Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HD
7339
.A3
F3
1932

A 484636

Preis 50 Pfg.

...sozialistische Bibliothek • Heft 8

Herausgeber: Gottfried Feder, M. d. R.

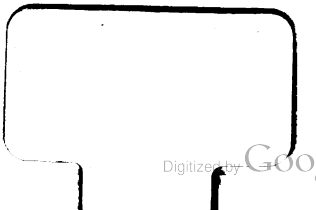
HD
7339
.A3
F3
1932

Die Wohnungsnot
und die soziale
Bau- und Wirtschaftsbank
als Retterin aus Wohnungselend, Wirtschaftskrise und Erwerbslosenelend

von

Dipl.-Ing. Gottfried Feder
M. d. R.

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

32

Nationalsozialistische Bibliothek / Heft 8

Herausgeber: Gottfried Feder, M. d. R.

Die Wohnungsnot
und die soziale
Bau- und Wirtschaftsbank
als Retterin aus Wohnungselend, Wirtschaftskrise und Erwerbslosenelend

von

Dipl.-Ing. Gottfried Feder
M. d. R.

Deutsche Nationalsozialistische Arbeiter-Partei

4. Auflage
14.—18. Tausend

Zum Gedenken
an die [illegible] Kampfzeit
der Gau-Schulungsleitung Schwaben
Schwabach.
Sommer 1933
B. Speugler, Gauschulungsleiter.

Verlag Frz. Eher Nachf., G. m. b. H., München 2, N.O.

Eigentum der Bibliothek
der Reichsleitung der NSDAP, Ehrenhalle
Nr. 55

Digitized by Google

HD
7339
.A3
F3
1932

Alle Rechte,
insbesondere das der Übersetzung
vorbehalten

Für den Gesamtinhalt verantwortlich
Gottfried Feder, M. d. R., Murnau / Staffelsee

Druck: J. G. Weiß'sche Buchdruckerei, München

Digitized by Google

Gift
R. H. Hughes
2-18-48

Einleitung.

Wohnungsnot ein grauenvolles Wort, ein Wort, das einen menschenunwürdigen, vor allem aber einen eines Kulturstaates unwürdigen Zustand kennzeichnet. Ein Wort, das unendlichen Jammer, namenloses Elend umschreibt, Wohnungsnot ein Zustand, der die allerschwersten sittlichen und sozialen Gefahren im Gefolge hat, der tief eingreift in die Gesundheit, in Lebensfreude und Lebensmut der Bevölkerung.

Die grundlegende Bedeutung der Fürsorge für ausreichenden und gesunden Wohnungsraum wird am besten erkannt und auch von Laien begriffen, wenn er sich vor Augen hält, daß es sich bei der Wohnung um eine der drei Urbedürfnisse der Menschheit handelt.

Nahrung — Wohnung — Kleidung sind die drei Urbedürfnisse jedes Kulturmenschen.

Das „täglich Brot" ist letzten Endes das A und O aller Politik, aber gleich dahinter steht das Wohnbedürfnis, damit der Mensch sein müdes Haupt zur Ruhe betten könne.

Das Recht auf Wohnung ist ja sogar mit schönen Sprüchen in der Weimarer Verfassung Art. 155 ausdrücklich verankert, worin es heißt: „... jedem Deutschen eine gesunde Wohnung und allen deutschen Familien, besonders den kinderreichen, eine ihren Bedürfnissen entsprechende Wohn- und Wirtschaftsheimstätte zu sichern. Kriegsteilnehmer sind bei dem zu schaffenden Heimstättenrecht besonders zu berücksichtigen."

Genau so erbärmlich wie im politischen Leben die Weimarer Republik versagt hat, genau so jämmerlich bewies sie ihre Unfähigkeit, dem Wohnungselende Herr zu werden.

Rund 1 Million Wohnungen sind heute dringend benötigt und jährlich ist ein normaler Neubedarf von mindestens ¼ Million Wohnungen außerdem zu decken.

10 Jahre regieren nun die Usurpatoren und Nutznießer des Novemberverbrechens vom Jahre 1918. Die Versuche zur Abhilfe haben versagt. Die Vorschläge von nationalsozialistischer Seite zu einer grundlegenden Reform der Finanzierung des Wohnungsbaues sind im Reichstage noch nicht einmal auf die Tagesordnung gesetzt worden. Die Hochfinanz hat damit einen neuen Sieg über das deutsche Volk davongetragen.

Die vorliegende Schrift hat sich zur Aufgabe gesetzt ganz genau, wissenschaftlich nüchtern zunächst einmal die Ursachen der Wohnungsnot zu untersuchen, dann eine Darstellung der verschiedenen Versuche zu geben,

Digitized by Google

die von Seiten des Reiches, der Länder und Gemeinden zur Behebung der Wohnungsnot gemacht wurden, ferner die gesetzlichen Maßnahmen zu schildern, um dann die grundstürzenden Vorschläge zu nennen, die wir Nationalsozialisten dem deutschen Volk als Retter aus Wohnungsnot und Finanzelend bringen.

Auch auf diesem Gebiet wird es sich wieder zeigen, daß weder das korrupte marxistische System, noch auch das ideenlose in kapitalistischen Gedankengängen befangene Bürgertum eine Lösung zu bringen vermag, sondern einzig und allein

der Nationalsozialismus.

Murnau im Januar 1929.

Gottfried Feder.

Digitized by Google

Die Ursachen der Wohnungsnot in Deutschland.

Die gewaltige Bevölkerungsvermehrung in Deutschland vor dem Weltkriege, der unsere Feinde, vor allem Frankreich mit seinem jahrzehntealten Zweikindersystem neidvoll und mit wachsender Besorgnis gegenüberstand, hatte schon damals den Nachteil, daß sie die Wohnungsverhältnisse ungünstig beeinflußte, weil die Bautätigkeit nicht gleichen Schritt damit hielt und gleichzeitig eine starke Abwanderung vom Lande nach den Städten einsetzte.

Die Wohnungsdichtigkeit besonders in den Großstädten und Industriegegenden überschritt die Durchschnittszahlen der meisten Kulturländer ganz erheblich.

Vor dem Kriege war die Beschaffung neuen Wohnraumes fast ausschließlich der privaten Bautätigkeit überlassen, der Staat beschränkte sich auf die Erlassung von Bauordnungen, auf die verwaltungsmäßige Prüfung der Baupläne, statistische Berechnungen usw.

Die private Bautätigkeit läßt sich nicht von sozial- und bevölkerungspolitischen Gesichtspunkten leiten, sondern lediglich von Fragen der Rentabilität. Große und auch luxuriöse Wohnungen fanden bei dem wachsenden Reichtum Deutschlands immer noch Abnehmer, während in dem letzten Jahrfünft vor dem Kriege die Finanzierung des Baues von Mittel- und Kleinwohnungen wachsenden Schwierigkeiten begegnete.

Während des Krieges ruhte die private Neubautätigkeit fast gänzlich. In den letzten Kriegsjahren machten sich die ersten Anzeichen wirklichen Wohnungsmangels bemerkbar. Rapid stieg dann nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges der Wohnungsmangel und wurde unter dem Druck der in die verkleinerte Heimat zurückflutenden Truppen, den zurückkehrenden Kriegs- und Zivilgefangenen und der zahllosen Auslandsdeutschen zu einer ständig wachsenden Wohnungsnot.

Der Bedarf an Wohnungen.

Für die Berechnung des Wohnungsbedarfes sind vor allen Dingen zwei Faktoren maßgebend: Einmal der Fehlbetrag durch das fast völlige Darniederliegen der Neubautätigkeit in den Jahren 1914 bis 1924 und zweitens der jetzt und in Zukunft zu erwartende Neubedarf durch die weitere Zunahme der Haushaltungsgründungen.

Nach genauen Ermittlungen des statistischen Reichsamtes betrug der Neuzugang an Wohnungen vor dem Kriege durchschnittlich 200 000 neuer Wohnungen pro Jahr.

Digitized by Google

Bis zum Ende des Jahres 1926 betragen die fehlenden Wohnungen gegenüber dem Bedarf an (neuen) Haushaltungen rund 1 000 000!!

Bis zum Jahre 1935 ist ebenfalls wie vor dem Kriege auf eine jährliche Zunahme der Haushaltsgründungen von 200 000 zu rechnen und erst ab 1935 wird sich der scharfe Geburtenrückgang aus der Kriegszeit durch eine Minderung der Haushaltsneugründungen bemerkbar machen.

Im Jahre 1926 wurde zum ersten Male seit zwölf Jahren wenigstens der normale Zuwachs des Jahres gedeckt.

Der Gesamtbedarf an Wohnungen in einem Zeitraum, in dem die Wohnungsnot endlich behoben sein sollte, also bis zum Jahre 1935 beträgt rund

3 Millionen Wohnungen.

Die Bautätigkeit.

Die Bautätigkeit seit Kriegsende litt unter den größten Hemmungen, so daß nur folgende Zugänge an neuen Wohnungen erreicht wurden:

1918/19	56 714	1923	108 333
1920	103 092	1924	106 502
1921	134 223	1925	178 930
1922	146 615	1926	204 670

Nachdem die Revolutionsregierungen fast zehn Jahre lang mit vollendeter Unfähigkeit dem fürchterlichen Wohnungselend zugesehen und sich in kläglichsten bürokratischen Versuchen durch Zwangsbewirtschaftung des vorhandenen Wohnraumes erschöpft hatten, wurde endlich am 16. Mai 1927 eine Reichswohnungszählung durchgeführt.

Die Zählung erstreckte sich auf 8052 Gemeinden mit insgesamt 42,8 Millionen Einwohnern, also auf fast 70% der Gesamtbevölkerung. Das flache Land, das noch 55 000 Gemeinden umfaßt mit rund 20 Millionen Einwohnern, hat natürlich weniger unter der drückenden Wohnungsnot zu leiden, als die Bevölkerung der Groß-, Mittel- und Kleinstädte. Die Hälfte der Bevölkerung wohnt in 1175 Gemeinden mit mehr als 5000 Einwohnern.

Die Zählung ergab in den 8052 von der Zählung erfaßten Gemeinden eine Zahl von 11 016 848 vorhandenen Wohnungen.

Die Zahl der zweiten und dritten Haushaltungen in einer Wohnung überstieg die Zahl der vorhandenen Wohnungen um

903 812.

Rechnen wir hier noch die vielen Ehepaare dazu, die aus Mangel an eigenen Wohnräumen noch getrennt bei den Eltern wohnen, oder anderswo als Untermieter, und die Brautpaare, die aus Wohnungsmangel nicht heiraten können, so ergibt sich ein augenblicklicher Bedarf von mindestens

1 000 000 fehlender Wohnungen.

Digitized by Google

Die Wohnungszwangswirtschaft.

Die skandalösen Zustände auf dem Wohnungsmarkt riefen eine Flut von gesetzgeberischen Taten der Revolutionsregierungen hervor, die sich aber fast alle nur in bürokratischen Maßnahmen bewegten, ohne auf die Erstellung neuen Wohnraumes befruchtend zu wirken.

Tausende von Wohnungsämtern entstanden, eine Unzahl von Zwangsmaßnahmen wurden getroffen und eine Flut von Verordnungen ergoß sich über Hausbesitzer und Mieter, über Wohnungslose und Wohnungsinhaber.

Nach endlosen Debatten und Erwägungen kam am 26. Juli 1923 das sog. Wohnungsmangelgesetz über die Bewirtschaftung des vorhandenen Wohnraumes zustande.

Das Gesetz ermächtigte die Gemeinden, den Abbruch von Wohngebäuden zu verbieten, ebenso die Benutzung von Räumen zu anderen als zu Wohnzwecken zu untersagen, Kontrolle und evtl. Festsetzung von Mietsverträgen, Umgestaltung geeigneter, unbenutzter Räume zu Wohnzwecken anzuordnen, die Beschlagnahme von Räumen zu verfügen, Vermittlung und Zuweisung von Wohnungen anzuordnen, die freihändige Vermietung von Räumen zu verbieten, Zwangseinquartierungen anzuordnen usw. Kurz, das Gesetz griff hier aufs schwerste in die bisherige Freizügigkeit in Wohnungsfragen ein.

Aus allen diesen Gesetzen und Verordnungen wurde sehr bald eine Zwangswirtschaft, die derartige Unzuträglichkeiten mit sich brachte, daß sie nicht nur als unerträgliche Last empfunden wurde, sondern als ein Hemmnis schlimmster Art, zumal, da sie absolut nicht in der Lage war, dem Wohnungsmangel irgendwie auch nur im geringsten abzuhelfen.

Mieterschutz. Bei dem völlig ungenügenden Angebot von Wohnraum gegenüber der gewaltigen Nachfrage wären allerdings ohne eine gesetzliche Regelung Mieter und Wohnungsuchende eine Beute maßlos gesteigerten Mietwuchers geworden.

Schon im Jahre 1917 brachte eine Verordnung des Bundesrats den ersten Schutz der Mieter vor willkürlicher Kündigung und Mietsteigerung. Die Verordnung vom 23. September 1918 brachte eine starke Erweiterung des Mieterschutzes, indem das Mieteinigungsamt ermächtigt wurde, den Mietzins auf eine angemessene Höhe festzusetzen.

Das Gesetz über Mieterschutz und Mieteinigungsämter vom 1. April 1923 hob praktisch das Kündigungsrecht der Vermieter auf, indem es die Kündigung auf wenige schwerwiegende Fälle (grobe Sachbeschädigung, schwere Belästigung der übrigen Hausbewohner oder böswillige Nichtzahlung des Mietzinses) beschränkte.

Wohl trat durch die Novelle zu diesem Gesetz (vom 29. Juni 1926) eine gewisse Lockerung des Mieterschutzes ein, der praktisch dem Hausbesitzer jedes freie Verfügungsrecht über die Wohnungen genommen hatte; die Geltungsdauer des Mieterschutzgesetzes wurde aber immer wieder verlängert.

Digitized by Google

Die Mietzinsbildung. Vor allen Dingen war zum Schutze der Mieter eine gesetzliche Regelung der Mietpreise dringend notwendig.

Der Anteil der Ausgaben für Wohnung betrug im Jahre 1927 durchschnittlich ein Fünftel des Einkommens der werktätigen Bevölkerung, in Neubauten betrug die Miete sogar ein Drittel des Einkommens! Vor dem Kriege bewegte sich der Anteil der Ausgaben für Wohnung zwischen ein Viertel bis ein Sechstel, je nach Gegenden, blieb allerdings stets innerhalb dieses Rahmens. Die übliche Ausgabe für Miete war jedoch überwiegend ein Sechstel des Einkommens.

Am 24. März 1922 wurde ein Reichsmietengesetz erlassen, das an Stelle der freien Vereinbarung die sog. „gesetzliche Miete" setzte. Die Grundlage für diese bildete die „Friedensmiete" nach dem Stande vom 1. Juli 1914.

Die gesetzliche Miete wurde nach der Stabilisierung im Jahre 1924 unter Berücksichtigung der „Entlastung" der Hausbesitzer von den Hypothekenzinsen auf zirka 40% der Friedensmiete festgesetzt.

Damit aber der Staat aus dem Inflationsverbrechen der Jahre 1919 bis 1924 auch noch weiteren Nutzen ziehen konnte, wurden durch die berüchtigte dritte Steuer-Notverordnung vom 14. Februar 1924 die Länder ermächtigt, die mit Recht so unbeliebte Hauszinssteuer der Bevölkerung aufzuerlegen.

In rascher Folge stieg die Miete bis zum 1. Juli 1926 auf 100%, um dann weiter ab 1. April 1927 auf 110% und ab 1. Oktober 1927 auf 120%, um dann schließlich auf 133% emporgetrieben zu werden.

Der Grund für diese ungeheuerliche Tatsache ist in den stark gesteigerten Baukosten, vor allem aber in den ungefähr auf das Doppelte gestiegenen Zinsen für Baugeld zu suchen.

Es bedarf keines besonderen Beweises, daß diese Verhältnisse zu den unangenehmsten Folgen für die Neubautätigkeit geführt haben.

Gehalts- und lohnpolitische Gründe verlangten gebieterisch die Niedrighaltung der Mieten. Die grauenvolle Wohnungsnot, deren sattsam bekannte Einzelheiten ja allen unseren Lesern hinreichend bekannt sind, verlangte ebenso gebieterisch neue Wohnungen. Diese kosteten aber im freien Verkehr fast das Doppelte zu bauen wie früher und die Wohnungen kosteten die dreifache Miete!

Es liegt auf der Hand, daß zweierlei Mieten auf die Dauer zu Unzuträglichkeiten führen; so mußten sich Reich, Länder und Gemeinden schließlich dazu verstehen, durch große finanzielle Zuschüsse und billige Neubaukredite aus Steuermitteln eine Neubautätigkeit zu fördern, die nicht allzu teure Wohnungen herstellte. Die auf diesem Gebiete getroffenen Maßnahmen werden wir weiter unten noch eingehend behandeln. Hier seien nur kurz der Vollständigkeit halber die weiteren gesetzlichen Vorschriften erwähnt, die auf Abbau der Zwangswirtschaft abzielen, um damit, wie man meint, die Bautätigkeit anzureizen.

Digitized by Google

Schon 1924 regte der Reichsarbeitsminister die Freigabe der Vermietung für möblierte Zimmer an. 1925 wurden die gewerblichen Räume freigegeben. Ferner wurden die sogenannten „teuren Wohnungen" von der Zwangsbewirtschaftung befreit. Oktober 1927 hob Preußen das Wohnungsmangelgesetz für die Gemeinden unter 4000 Einwohnern auf.

Den Mieterschutz, insbesondere die Mietpreisbildung wagt man — und das mit Recht — noch nicht völlig freizugeben.

Der Wohnungs-Neubau.

Das Baugewerbe ist ein volkswirtschaftlicher Faktor allerersten Ranges. Im Jahre 1912 waren einschließlich der unmittelbar liefernden Industrien ungefähr 3 Millionen Menschen darin beschäftigt, wobei von besonderer Bedeutung ist, daß das Baugewerbe fast ausschließlich den Inlandsmarkt in Bewegung setzt und sich völlig in inländisches Arbeitseinkommen auflöst.

Im engsten Zusammenhange mit dem reinen Baugewerbe steht die Bodenwirtschaft, das weite und wichtige Gebiet der Siedelung, der Kommunalpolitik, sowie der gesamten Bevölkerungspolitik.

Auch nach der Summe der jährlichen Umsätze steht das Baugewerbe mit an erster Stelle, jedenfalls noch vor der Schwerindustrie und der Kohlenförderung.

1912 betrug der Gesamtumsatz 4200 Millionen M., davon auf den Wohnungsbau 2200 Millionen, auf den gewerblichen Hochbau (Fabriken usw.) 1340 Millionen und auf die Bauten der öffentlichen Körperschaften 627 Millionen. Im Tiefbau wurden außerdem zirka 1,8 Milliarden M. angelegt.

Die Zahl der Baubetriebe betrug nach Angabe des Statistischen Reichsamtes:

Jahr	Zahl der Betriebe	Zahl der beschäftigten Personen
1907	202 113	1 486 656
1925	224 697	1 469 949

Im einzelnen wurden am 16. Juni 1925 an Hauptbeschäftigungsarten gezählt:

Maurer	441 679
Zimmerer	182 748
Dachdecker	32 329
Maler	142 907
Glaser	13 546
Steinsetzer	20 430

Die Löhne der Bauarbeiter und Bauhilfsarbeiter sind seit der Stabilisierung langsam gestiegen, wobei die Löhne der Bauhilfsarbeiter stärker aufholten als die der gelernten Bauarbeiter. Gegenüber 1913 haben sich die Löhne der Bauarbeiter auf 168,8, die der Bauhilfsarbeiter auf 175,4% der Sätze von 1913 erhöht.

Digitized by Google

Der Lohnanteil an den Gesamtbaukosten beträgt rund 40%, während die Baustoffe 60% ausmachen.

Mauersteine und Bauhölzer sind ebenfalls in sehr starken Schwankungen bis Ende 1927 auf 175% der Preise des Jahres 1913 gestiegen.

In gleicher Weise stiegen naturgemäß die gesamten Baukosten

1924	auf	durchschnittlich	140%
1925	„	„	165%
1926	„	„	162%
1927	„	„	176%

In Süddeutschland waren die Baukosten am meisten gestiegen, in Mittel- und Norddeutschland etwas weniger.

Alle Bemühungen, Bauarbeiterlöhne und Materialpreise niedrig zu halten, mußten natürlich scheitern, da die irrsinnige Steuerpolitik der Regierung, zu der sie sich auch durch die Annahme des Dawespaktes verpflichtet hatte, zu der schleichenden Inflation führen muß, die eben gleichbedeutend ist mit dauernder Erhöhung des Preis- und Lohnniveaus.

Ebenso können alle noch so gut gemeinten und auch wertvollen Bestrebungen nach Rationalisierung im Bauwesen keine durchgreifende Hilfe bringen, solange die Teuerung fortschreitet.

Bauberatung, Typisierung, Sparbauweisen, Einheitspläne, Verdingungsordnungen, Organisation des Bauens, Normenausschuß und Reichsforschungsgesellschaft sind, so wertvoll sie im einzelnen sein mögen, völlig untaugliche Mittel gegen die Wohnungsnot.

Die Bekämpfung und Beseitigung der Wohnungsnot ist eben weder eine technische oder Materialfrage —

sie ist eine kapitalistische Frage,
eine Frage der Geldbeschaffung.

Die Lösung.

Die Lösung des Bauproblems ist weder eine technische Frage, noch eine Frage der Materialbeschaffung, ebensowenig fehlen Arbeitskräfte, es fehlt ferner nicht an Kenntnissen und gutem Willen der Architekten, Baumeister und Baubehörden — sie ist eine Frage der Neugestaltung unseres Geldwesens in deutschem Geist.

Es mag manchem Leser seltsam erscheinen, daß dies so sehr betont wird. Manchen erscheint das Vorhandensein des benötigten Baugeldes eine so selbstverständliche Voraussetzung für das Bauen, sie denken nur an Planfertigung, Material, Grundriß, Fassade, Inneneinrichtung, Gar-

Digitized by Google

tengestaltung, eingebaute Wandschränke, praktische Raumausnützung, elektrische Einrichtung, Ofen und Herde usw., daß sie sich über diesen Kernpunkt des Ganzen gar keine Gedanken machen.

Anderen ist wiederum das Bauen nur eine Angelegenheit des Rechenstiftes und der Rentabilitätsberechnung in der hergebrachten Form. Erste Hypothek zu so und so viel Prozent, zweite Hypothek zu noch höheren Prozenten, das eigene Geld ist anzusetzen mit so und soviel Prozent = ergibt eine Miete von...? O, Gott, das wird ja viel zu teuer! Da kann ja niemand drin wohnen. So hohe Mieten sind untragbar, die rechnungsmäßig sich ergebenden Mieten in den Neubauten stehen so sehr im Widerspruch mit den zwangsweise in der Höhe begrenzten Mieten der Altwohnungen, daß das Bauen unmöglich wird.

Nun versucht man die Frage auf verschiedene Weise zu lösen. Zunächst von der technischen Seite — man spart am Wohnraum, Mauerdicke, Türen, Fenstern, Einrichtungen, Ofen, Material, am Architekten, am Baumeister, an den Arbeitern. Fängt womöglich selbst an, die Erde auszugraben, fällt auf Sparbauweisen herein; aber — es nützt alles nichts. Abgesehen davon, daß dieses Sparen sich meist bitter rächt durch vorzeitigen Verfall derartiger „Spar"bauten, bleibt die Miete dennoch zu hoch, das Baugeld ist eben zu teuer. Selbst hat man keins, das hat einem „Vater Staat" wohlweislich durch die Inflation gestohlen.

Dann wendet man sich an den Staat, er soll helfen, Beihilfen geben, Renten kapitalisieren, billige Baudarlehen geben, Mittel von Staatswegen zur Verfügung stellen, die Gemeinden sollen Baugelände hergeben, Auslandskredite sollen helfen, Steuerbefreiungen, Zinszuschüsse werden verlangt, schließlich gründet man eine Unzahl von Vereinen — das tut der Deutsche ja bekanntlich sehr gerne —, Spar- und Baugenossenschaften wachsen wie Pilze aus der Erde. Abgeordnete und Parlamente, Regierungen und Verwaltungsbehörden werden in Bewegung gesetzt, Gesetze werden erlassen, Steuern werden von neuem dem erwerbstätigen Volke auferlegt (Hauszinssteuer) und das Ergebnis — rund eine Million fehlender Wohnungen!

Warum? An alles mögliche denkt man. Technisch wird bereits das Höchste geleistet und die Musterbauten von Muthesius, Theodor Fischer, Bestelmeyer, Schultze-Naumburg, Riemerschmidt, Lang-München, Tremel-München, Tessenow, Bichelmeyer, Stahl-Stuttgart und vielen Jüngeren sind schlechthin unübertrefflich an Raumausnützung, Materialgerechtheit und Erfüllung praktischer Bedürfnisse. Große Ausstellungen, wie die Münchener Gewerbeausstellung 1927, Heim und Technik 1928 sorgen für den Austausch der Kenntnisse, übermitteln alle neuesten technischen Errungenschaften an die Allgemeinheit — aber in der Frage der Geldbeschaffung — trottet man trotz aller Tastversuche nach Hilfe der öffentlichen Hand blind und phantasielos in den Gleisen der gewohnten, vom Finanzkapital beherrschten Anleihewirtschaft. Verzinsliche erste Hypo-

Digitized by Google

theken, verzinsliche zweite Hypotheken, hochverzinsliche Zwischenkredite, Verzinsung etwa vorhandenen eigenen Geldes, Verzinsung überall — das ist das A und O aller Überlegungen, sie ist die Wand, an der man sich vergeblich die Köpfe einrennt — oder sie ist Tabu, das Allerheiligste, an das man gar nicht zu rühren wagt, sie ist Dogma, sie ist Wesen und Inhalt unserer gesamten kapitalistischen Wirtschaft.

Zinsknechtschaft, Schuldknechtschaft, Wohnungsnot, Elend, Verzweiflung, sittlicher, wirtschaftlicher, nationaler Untergang:

am Zins geht die Welt zugrunde!

Aber als Utopisten bezeichnet man diejenigen, die an diesem wahnwitzigen Dogma des kapitalistischen Systems zu rütteln wagen und die

Brechung der Zinsknechtschaft

fordern.

Wie ein Bremsklotz, so hemmt und bremst der Zinsanspruch des Geldverleihers, der Kapitaldienst, jeden ruhigen Ablauf der Wirtschaft! Er hat Arbeitskämpfe und Streiks im Gefolge, erzeugt Kriege und soziales Elend aller Art, zerreißt ein Volk im Klassenkampf, macht aus stolzen und freien Nationen Lohnsklaven und Knechte.

Warum sollen denn nur die Geldbesitzer allein das Recht auf ein arbeits- und müheloses Einkommen haben, warum sollen dagegen Millionen Werktätiger riesige Zinsen erarbeiten für diejenigen, die nicht arbeiten? Warum soll der Bauhandwerker nur allein für den Kapitalisten Wohnungen durch seiner Hände Arbeit schaffen, während er selbst oft keine Wohnung hat? Was aber würde man sagen, wenn der Arbeiter, der Architekt und der Baumeister von den Mieten eine Verzinsung ihrer Leistungen verlangen würden, einer „tatsächlichen" Leistung, die nicht geringer bewertet werden sollte, wie die „Leistung" des Geldgebers?

Man denke einmal darüber ernsthaft nach und begnüge sich nicht mit dem bequemen Einwand, „weil es eben so ist!".

„Weil es eben so ist", das ist kein Beweis für die Richtigkeit einer Sache. Ein eingerissener Schlendrian oder offene Mißstände oder allgemein geübte Unmoral werden dadurch keineswegs sanktioniert, und nur denkfaule Indolenz kann sich mit dieser Redensart über alles hinwegsetzen. Will man etwa behaupten, daß man sich darüber zu beruhigen habe, wenn ein Verbrecher sein Opfer ausplündert, nur „weil es so ist!" Geht man über ein entsetzliches Eisenbahnunglück mit dieser Phrase hinweg, nur weil so etwas eben vorkommt?

Nein und abermals nein! Niemals darf eine gewissenhafte und saubere Staatsführung über eingerissene Übelstände hinwegsehen, „weil es eben so ist", sondern sie hat sie mit allen Mitteln zu bekämpfen und Angriffe auf Person und Eigentum des Staatsbürgers abzuwehren.

Digitized by Google

Man hat die Zinsknechtschaft des schaffenden Volkes wachsen und werden sehen, ohne sich einmal über ihre Ungeheuerlichkeit klar zu werden. Man hat sie langsam zur Gewohnheit werden lassen, an der „eben nichts zu ändern ist!".

Sie ist heute die Ursache, daß die schaffende Bevölkerung durch die Gewinnsucht des Leihkapitals keinen hinreichenden Wohnraum hat, und erweist sich als der ärgste Volksfeind, der jede wirtschaftliche und soziale Entwicklung hemmt. Da wäre es doch Pflicht der Regierungen, endlich einmal dagegen Front zu machen und es wäre auch Pflicht jedes Staatsbürgers, sich endlich einmal über ihre verheerenden Wirkungen klar zu werden und sie zu bekämpfen.

Aber niemand regt sich darüber auf! Man begnügt sich mit einem Achselzucken: „Es ist eben so."

Das Kapital diktiert — der Staat gehorcht!

Die Bevölkerung erarbeitet und zahlt den Zins.

Wer diese Zustände klaren Blickes von einer höheren Warte aus betrachtet, den mutet es oft an, als wäre er in einem Tollhause. Überall klagt und jammert man über die hohen Zinsen und Steuern, über die drückenden Bankbedingungen, über die mangelnde „Rentabilität" der eigenen Arbeit und der Wirtschaft im allgemeinen, aber man denkt nicht über die wahren Ursachen nach. Uns Nationalsozialisten aber, die wir dem Volke die Augen öffnen wollen, uns bezeichnet man als Phantasten und Utopisten — natürlich ohne sich die Mühe zu machen, unsere Aufklärungen zu prüfen.

Welches geschriebene oder moralische Gesetz gibt einer Handvoll Geldmenschen die ungeheuerliche Macht, über ein Völkerschicksal zu bestimmen und aus den grundlegendsten und letzten Urbedürfnissen der Menschen Zins und Wuchergewinne zu erpressen.

Ist das nicht purer Hohn auf den gesunden Menschenverstand? Gibt es denn wirklich kein anderes Mittel, den Geldbedarf der Bevölkerung zu decken, wenn es sich um ernste und lebenswichtige Fragen handelt, wie die Beseitigung der Wohnungsnot, als den Weg über das Leihkapital zur Zinsknechtschaft? Muß das schaffende Volk wirklich die Drohnen der Menschheit, ihre Ausbeuter, die jüdischen und andere raffenden Kapitalisten mit Zinstributen nähren und mästen?

Niemand wird es wagen dürfen, zu sagen, „das ist nun einmal so", und deshalb ist es eben richtig! Wehe ihm! Er versündigt sich am eigenen Volke! Es ist nicht „richtig", sondern dumm und falsch dazu, es ist ein Verbrechen an unserem Volke und eine Versündigung am gesunden Menschenverstand.

Es geht auch anders und das wollen wir im folgenden zeigen.

Digitized by Google

Um zunächst ein klares Bild über die Baukosten und die daraus sich errechnenden Neubaumieten zu erhalten, diene folgendes Beispiel:

Ein mittleres Einfamilienhaus hat vor dem Kriege M. 10000.— gekostet. Bei einem Satz von 5 v. H. ergab dies eine jährliche Summe von M. 500.— an Zinsen, die der Kapitalist „verdiente". Dazu kamen noch zirka M. 200.— für Verwaltung, Steuern, Straßenunterhaltung, Kanalgebühren usw., so daß sich eine Miete von M. 700.— für das Jahr errechnete.

Heute jedoch würden die Kosten bei gleicher Bauweise dem Index nach auf mindestens M. 18000.— anzusetzen sein. Die Verzinsung beträgt heute durchschnittlich 10 v. H., da erste Hypotheken nicht unter 8—9 v. H. und zweite Hypotheken, die noch dazu sehr schwer zu haben sind, mindestens 14—16 v. H. kosten. Darnach würde der Kapitaldienst allein mindestens M. 1800.— betragen. Für die ebenfalls maßlos gestiegenen übrigen Kosten sind mindestens weitere 300—500 M. anzusetzen, so daß sich die Miete in einem neugebauten Einfamilienhaus, das mit Leihgeldern gebaut ist, auf 2100—2300 M. stellt!

Die Neubaumiete beträgt also 300 v. H. des Friedenssatzes!! Damit würde das Bauen in der vor dem Kriege üblichen Weise von selbst aufhören; denn die große Masse der arbeitenden Bevölkerung kann derart hohe Mieten überhaupt nicht aufbringen.

Aber auch die mit Hilfe öffentlicher Mittel, insbesondere aus den Mitteln der sog. Hauszinssteuer erstellten Neubauten verlangen Mieten in Höhe von 150—170% der entsprechenden Friedensmiete. Will man also überhaupt neue Wohnungen schaffen, so müssen riesige öffentliche Mittel bereitgestellt werden, mit anderen Worten, aus der übrigen Bevölkerung durch die Hauszinssteuer herausgepreßt werden.

Dies geschah ja auch bekanntlich und zwar in der Weise, daß Tausende und Abertausende dadurch wieder aus ihren eigenen Häusern herausgetrieben wurden, weil sie die ihnen auferlegte Hauszinssteuer aus ihrem elenden Arbeitseinkommen nach Verlust ihres ganzen Kapitalvermögens einfach nicht mehr aufbringen konnten.

Ebenso bekannt ist, daß Länder und Gemeinden sich vielfach an das Aufkommen aus der Hauszinssteuer hielten, um ihre Haushalte in Ordnung zu bringen, ohne die gesetzlich vorgeschriebenen Beiträge auch wirklich dem Hausbau zuzuführen.

Nach einer Denkschrift des Instituts für Konjunkturforschung wurden in den Jahren 1923/24 bis 1926 insgesamt 2008012000.— M. aus Hauszinssteuermitteln, Reichsmitteln und aus eigenen Mitteln der Länder dem Wohnungsbau zugeführt. Im einzelnen verteilen sich die Beiträge wie folgt:

Digitized by Google

Deutsche Länder	Quellen Einw.	Gesamtsumme in Tausend Mark				
		23/4	24	25	26	Gesamt
	26	27	28	29	30	
1. Preußen	38 054 172	9 699	299 013	453 930	640 062	1 402 704
2. Bayern	7 379 594	5 826	27 790	36 290	53 520	123 426
3. Sachsen	4 996 138	2 800	41 728	49 554	107 204	201 286
4. Württemberg .	2 579 436	1 307	18 600	27 199	36 806	78 912
5. Baden	2 312 462	1 204	4 054	6 886	20 141	32 285
6. Thüringen . . .	1 609 300	54	5 708	7 463	15 669	28 894
7. Hessen	1 347 295	—	4 889	6 796	12 976	24 661
8. Hamburg . . .	1 152 489	3 203	15 743	45 990	38 902	103 838
9. Mecklenburg-Schwerin . . .	674 411	92	1 274	1 181	1 590	4 137
10. Oldenburg . . .	545 749	169	2 384	2 404	3 114	8 071
11. Braunschweig .	501 675	—	1 100	1 275	4 569	6 944
12. Anhalt	351 485	49	2 065	2 270	2 348	6 732
13. Bremen	338 846	535	6 675	10 009	14 162	31 381
14. Lippe	163 577	10	1 133	910	2 680	4 733
15. Lübeck	127 971	118	1 198	1 560	4 632	7 508
16. Mecklenburg-Strelitz	110 371	—	80	510	390	980
17. Waldeck	55 750	—	235	229	408	872
18. Schaumburg-Lippe	48 044	—	183	208	267	658
		25 066	428 852	654 664	959 440	2 068 022

Nach einer Darstellung des gleichen Instituts sind außer den Mitteln aus Reich und Ländern noch folgende Mittel aus anderen Quellen bereitgestellt worden:

	In Millionen Reichsmark bis Ende 1924	bis Ende 1925	bis 30. 9. 1926
I. Realkreditinstitute, Sparkassen und Versicherungsanstalten			
1. Öffentlich-rechtliche Kreditanstalten	8,0	38,0	75,0
2. Hypotheken-Aktienbanken	17,0	62,0	125,0
3. Sparkassen	—	—	255,0
4. Private u. soziale Versicherungsanstalten	20,0	58,0	90,0
II. Arbeitgeberdarlehen			
1. Reich	23,5	34,5	44,5
2. Reichspost und Reichsbahn	50,9	106,5	132,5
Zusammen:	119,4	299,0	722,0

Digitized by Google

	In Millionen Reichsmark bis Ende 1924	1925	bis 30. 9. 1926
Übertrag:	119,4	299,0	722,0
3. Arbeiterpensionskasse des Eisenbahnzentralamts	0,4	5,2	6,8
4. Sonstige (Private)	—	—	15,0
III. Reichsmittel			
1. Abruf aus dem 200-Millionen-Kredit	—	—	47,2
2. Abruf aus dem 50-Millionen-Kredit	—	—	3,0
3. Ländliche Siedlungskredite	3,6	3,6	3,6
4. Kredite zur Fertigstellung stillgelegter Wohnbauten	—	25,0	25,0
5. Kredite für Bergmannssiedlungen	—	6,1	6,1
6. Kredite zur Umsiedlung dauernd arbeitsloser Industriearbeiter	—	—	8,0
7. Kredite für Landarbeiterwohnungen	6,0	18,7	64,5
IV. Darlehen der Länder und Gemeinden.			
1. Hauszinssteuermittel	435,0	1038,0	1638,0
2. Zusatzkredite (außerpreußische)	—	128,4	128,4
3. Preußische Kredite für Landarbeiterwohnungen	17,0	36,5	55,0
4. Preußische Kredite zur Umsiedlung von Ruhrbergarbeitern	—	—	8,0
5. Preußische Kredite für Staatsbedienstete und Lehrpersonen	6,6	22,6	36,6
6. Preußische Kredite zur Ansiedlung von Beamten im einstigen Ruhestande	3,0	3,0	3,0
7. Preuß. Kredite für Ruhrpolizeibeamte	—	1,0	1,0
Zusammen:	591,0	1587,1	2771,2

Aber trotz dieser an sich gewaltigen Mittel, kann von einer Abnahme oder gar durchgreifenden Beseitigung der Wohnungsnot gar keine Rede sein, wobei vor allen Dingen nicht vergessen werden darf, daß die hohen Mieten ebenfalls dazu beitragen, das Lebenshaltungsniveau in die Höhe zu schrauben und zur allgemeinen Teuerung beizutragen.

Am gefährlichsten wäre eine völlige Preisgabe des Mieterschutzes durch Aufhebung der betreffenden Mieterschutzgesetze; denn dies hätte das sofortige Hinaufschnellen aller Mieten, vor allem auch in den Altwohnungen auf 200% und mehr zur Folge und würde damit die jetzt schon schleichend vorhandene Inflation in ein akutes Stadium drängen.

Da alle alten Mittel versagten bzw. keine durchgreifende Hilfe bringen konnten, kann nur mehr ein nützliches, neuartiges Finanzierungssystem helfen, wie es unsere soziale Bau- und Wirtschaftsbank bedeutet.

Digitized by Google

Die soziale Bau- und Wirtschaftsbank. Die B.W.B.

I. Der Antrag Feder im Reichstag.

Die Nationalsozialisten haben sofort nach ihrem Eintritt in den Reichstag einen Antrag auf Errichtung sozialer Bau- und Wirtschaftsbanken gestellt.

Ich hatte die Idee bereits im Jahre 1922/23 in Bayern eingehend zusammen mit Dr. Buckeley bearbeitet und die Zustimmung der bayerischen Ministerien gefunden; der bekannte, leider zu früh verstorbene Großindustrielle Reinhard Mannesmann, der noch der beste Typ des wikingerhaften Eroberers war, der Sinn für große soziale Aufgaben hatte, der Marokko vor dem Kriege industriell für Deutschland erschloß, hatte mit Begeisterung unseren Vorschlägen zugestimmt und sich bereit erklärt, für 10 000 000 M. auszugebende Bau-Markscheine für Lieferungen usw. in Zahlung zu nehmen.

Damit allein schon wäre jedes Risiko für die soziale Bau- und Wirtschaftsbank und für den bayerischen Staat, der die Garantie hätte übernehmen sollen, ausgeschlossen gewesen. Aber schließlich kam man in den bayerischen Ministerien über kleinlichste Bedenken nicht mehr hinaus, vor allem nachdem man sich an sogenannte Finanz- und Bank-„Sachverständige" gewendet hatte.

Diesen Söldlingen des Großleihkapitals ist aber ihre Stellungnahme vorgezeichnet, und von der Institution des völkerfressenden Zinskapitals und seinen Handlangern kann man nicht verlangen, daß sie einen Vorschlag begutachteten, der ihr eigener Untergang wäre. So verschwand der erste Vorschlag in den Akten und Archiven der bayerischen Staatsregierung.

Im Mai 1924 reichte ich dann, unterstützt von unserer damaligen großen Reichstagsfraktion, den Antrag Nr. 82 ein, den ich im Wortlaut folgen lasse.

Der Antrag bezweckte die Schaffung eines Rahmengesetzes, innerhalb dessen in den verschiedenen Ländern selbständige bayerische, sächsische, westfälische, badische usw. Bau- und Wirtschaftsbanken errichtet werden sollten, um zinsloses Geld zur Beseitigung der Wohnungsnot auszugeben. Unsere Vertreter im Thüringer Landtag hatten bereits erreicht, daß ein Beschluß auf Errichtung einer thüringischen Bau- und Wirtschaftsbank nach meinen Vorschlägen gefaßt wurde. Auch im Mecklenburger Landtag war ein Antrag eingebracht worden. Da war es Zeit, die Frage in den grundlegenden Richtungen reichsgesetzlich zu regeln. Damit gab man gleichzeitig einen mächtigen Antrieb für die Beseitigung der Wohnungsnot, die Belebung des Baumarktes und als Folgeerscheinung Ankurbelung der ganzen deutschen Wirtschaft aus eigener Kraft.

Der Antrag lautete:

Digitized by Google

Reichstag II. Wahlperiode 1924.

Antrag

Feder und Genossen:

Der Reichstag wolle beschließen:

folgendem Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen:

Entwurf eines Gesetzes
betreffend
die Grundlagen für soziale Bau- und Wirtschaftsbanken zur Behebung der Wohnungsnot.

Der Reichstag hat das folgende Gesetz beschlossen, das mit Zustimmung des Reichsrats hiermit verkündet wird.

Artikel I.

Die Länder werden ermächtigt, die Genehmigung zur Errichtung je einer sozialen Bau- und Wirtschaftsbank zur Behebung der Wohnungsnot zu erteilen.

Artikel II.

Für diese Bau- und Wirtschaftsbanken gelten die nachfolgenden grundlegenden Bestimmungen:

§ 1.

Die Bau- und Wirtschaftsbanken (B.W.B.) sind Körperschaften des öffentlichen Rechts: Die Rechtspersönlichkeit wird nach den bestehenden Gesetzen durch die Landeszentralbehörden verliehen.

§ 2.

Die B.W.B. haben die Aufgabe, zur Verminderung des Wohnungselendes und zur Belebung der Bautätigkeit oder zu anderen volkswirtschaftlich wertvollen Zwecken Darlehen durch Ausgabe wertbeständiger, sachwertig gedeckter, auf Goldmark lautender Inhaberpapiere (Baubankkassenscheine) oder bargeldlose Kredite zu gewähren.

§ 3.

Die Höhe der innerhalb einer Baubank bereitzustellenden Gesamtmittel unterliegt der Genehmigung durch den Reichsverwaltungsrat.

§ 4.

Die Ausgabe der in § 3 genannten Kassenscheine oder Kredite darf nur derart und in solcher Rechtsform erfolgen, daß die Summe der jeweils ausgegebenen und in Kurs befindlichen Kassenscheine und beanspruchten Kredite durch Sachpfänder vollwertig gedeckt ist. (Erststellige dingliche Sicherheiten, insbesondere Reallasten, Sachpfänder, Sicherheitsübereignungen und ähnl.) Aus den Erträgnissen der zu schaffenden Bauten oder sonstigen Unternehmungen muß Rückzahlung bzw. Wiedereinzug der gewährten Beihilfen innerhalb der vereinbarten Fristen, längstens innerhalb 50 Jahren gesichert sein.

Digitized by Google

§ 5.

Als Grundlage und Reserven sollen Mittel, die zur Bekämpfung der Wohnungsnot bereitgestellt sind oder diesen Zwecken zugeführt werden sollen, insbesondere die hierfür verfügbaren Teile der Mietzinssteuer den B.W.B. zur Verfügung gestellt werden.

§ 6.

Die von den B.W.B. ausgegebenen Kassenscheine, welche auf Beträge von 1, 2, 3, 5, 10, 20, 50 und 100 Goldmark lauten, tragen folgende Aufschrift:

„Die Gesamtheit aller in Verkehr gegebenen Kassenscheine der ... B.W.B. ist vollwertig und für dauernd gesichert gedeckt durch die Gesamtsumme aller zugunsten der ... B.W.B. errichteten Pfänder und Sicherheiten aller Art (Reallasten usw.). Es werden alljährlich wenigstens 2 % der ausgegebenen Scheine eingezogen. Soweit die Einziehung nicht auf dem Wege der Rückzahlungen und Tilgungen durch die Schuldner an die B.W.B. erfolgt, werden die Restbeträge der jährlich einzuziehenden Scheine durch Veröffentlichung im ... aufgerufen. Die Einlieferer der aufgerufenen Scheine erhalten den Nennbetrag in Gold oder goldwerten Zahlungsmitteln unter Zugrundelegung des Verrechnungswertes von ... Gramm Feingold für M. 20.—.

Die Ausgabe, die Deckung, der Wiedereinzug sämtlicher von der B.W.B. ausgegebenen Scheine unterliegen der laufenden Kontrolle des Reiches gemäß Gesetz vom ..."

§ 7.

Die Gesamtheit der für die bewilligten Beihilfen zugunsten der ... B.W.B. errichteten Pfänder und Sicherheiten bildet einen einheitlichen Deckungsverband derart, daß alle errichteten Pfänder und Sicherheiten gesamthändisch für die Gesamtsumme aller jeweils in Kurs befindlichen Kassenscheine oder beanspruchten Kredite haften.

Über sämtliche Bestandteile und Rechte des Deckungsverbandes der ... B.W.B. wird bei dieser ein öffentliches Buch geführt. In dieses Buch bzw. die einzelnen Teile desselben ist jedermann die Einsicht zu gestatten, der ein rechtliches Interesse daran glaubhaft macht.

§ 8.

Die B.W.B. vereint über Höhe und Raten einer Beihilfe, die vom Schuldner zu leistenden Sicherheiten und Pfänder sowie über die Höhe der Raten und Rückzahlungen und die sonstigen allgemeinen Bedingungen mit dem Gesuchsteller von Fall zu Fall das Rechtsverhältnis. Dabei ist vorzusehen, daß von den Schuldnern die Rückzahlungen in Kassenscheinen der B.W.B. oder in goldwertigen wertbeständigen Zahlungsmitteln zu erfolgen hat, welche dem Sinne der in § 6 angeführten Einlöseverpflichtung entsprechen.

55 Digitized by Google

Das mit den Gesuchstellern zu vereinbarende Rechtsverhältnis muß den Bestimmungen des Gesetzes und den sonstigen von den zuständigen Stellen erlassenen Auflagen und Voraussetzungen entsprechen.

Die B.W.B. ist berechtigt, Zuschläge oder Vergütungen für die Verwaltungskosten bei der Hingabe der Beihilfen und für die jährlichen Einzüge zu bedingen.

Die Kassenscheine der B.W.B. werden an allen ... Staatskassen und den in ... befindlichen Reichskassen zum vollen Nennwert in Zahlung genommen und gegeben.

§ 9.

Die Fälschung von Kassenscheinen der B.W.B. wird mit denselben Strafen geahndet wie Fälschung oder Mißbrauch staatlicher Zahlungsmittel.

Die B.W.B. unterstehen der ständigen und laufenden Kontrolle und Aufsicht des Reiches. Es wird hierzu ein Reichsaufsichtsrat der Bau- und Wirtschaftsbanken bestellt. Dieser besteht a) aus dem Präsidenten, der vom Reichspräsidenten ernannt wird, b) aus zwei Direktoren, von denen der eine durch den Reichsfinanzminister, der andere durch den Reichswirtschaftsminister benannt wird, c) aus 4—8 Beiräten, die vom Reichstag für dessen Dauer delegiert werden.

Der Reichsaufsichtsrat hat seinen Sitz in München.

Berlin, den 28. Mai 1924.

II. Begründung des Antrages.

1. Deutschland hat zurzeit mehr als zwei Millionen Wohnungslose. Das Wohnungselend herrscht vorwiegend in den Städten. Teilweise sind unter der städtischen Bevölkerung 15 bis 20% wohnungslos. (München hat 27000 wohnungslose Familien.) Thüringen hat 21000 Wohnungslose bei einer Bevölkerungszahl von etwa 1,6 Millionen.

Die Bautätigkeit liegt vollständig darnieder; in Verbindung damit sind Ziegeleien, Kalkwerke und andere baustofferzeugende Betriebe, sowie die gesamten Baunebengewerbe beschäftigungslos.

Alle für die Bautätigkeit erforderlichen Rohstoffe sind in Deutschland ausreichend vorhanden: Holz, Ton, Steine, Kalk, Glas, Eisenblech usw.

Millionen von Arbeitslosen belasten Staat und Gemeinden mit ungeheuren Summen.

Das Bild ist also: Auf der einen Seite sind alle Baustoffe und Baumaterialien zur Herstellung von Häusern und Bauten vorhanden, auf der anderen Seite sind Tausende von Arbeitskräften unbeschäftigt, dazu ein ungeheures Wohnungselend: Wie kommt es, daß man nicht in der Lage ist, den Arbeiter zum Baustoff zu bringen, um daraus Häuser bauen zu lassen?

Digitized by Google

2. Als Grund für das Stilliegen der Bautätigkeit wird angeführt, daß das Kapital für eine richtige Belebung des Baumarktes fehle, weil das Kapital anderweitig rentablere und aussichtsreichere Anlagemöglichkeit habe.

Unbestreitbare Tatsachen sind: Durch die Zwangsmieten im Zusammenhang mit den ungesund verteuerten städtischen Einrichtungen, wie Straßenreinigung, Müllabfuhr, Kaminkehrerlöhne und ähnliche, ist der Hausbesitz tatsächlich sozialisiert worden, der frühere mittelständische Hausbesitzer hat nur noch förmliche Besitztitel mit der Verpflichtung als Einkassierer für die Steuern zu funktionieren; seines früheren Kapitalwertes ist er beraubt worden. Ebenso sind die früheren Hypothekengläubiger, darunter besonders die Mündel, die ihr Geld in mündelsicheren Hypothekenpfandbriefen angelegt haben, durch diese Art der Sozialisierung des Hausbesitzes um ihre Vermögenswerte gebracht worden; m. a. W.: das in Häusern investierte Kapital wurde vernichtet und entwertet.

3. In den vorausgegangenen Jahren versuchte man die Wohnungsnot dadurch zu vermindern, daß man aus öffentlichen Mitteln erhebliche Zuschüsse für Kleinwohnungsbauten gab.

Vom volkswirtschaftlichen und finanzpolitischen Standpunkt aus ist und war dieses Zuschußwesen verfehlt. Solche Zuschüsse stellen in Wirklichkeit Schenkungen an vereinzelte wenige Volksgenossen auf Kosten der Allgemeinheit dar.

4. Eine der Hauptursachen für die zu wenig fühlbare Behebung der Wohnungsnot war mit der Umstand, daß man nur Eigenwohnungen oder Eigenheime zu errichten trachtete bzw. nur solche öffentlich förderte. Es ist gewiß eine erstrebenswerte Sache, Arbeiter, Angestellte oder sonstige Leute aus dem Volke anzusiedeln und sie dadurch an die Scholle zu binden und sie bodenständig zu machen. Es bleibt nach wie vor eine soziale Aufgabe, diese Bestrebungen zu fördern, soweit als die Verhältnisse dies gestatten. Dies liegt aber ausschließlich auf sozialem Gebiete.

Soweit es sich um die Bekämpfung des Wohnungselendes als solches handelt, muß betont werden, daß in der **Bereitstellung von Wohnungen** das Heilmittel liegt, unbekümmert darum, ob Eigenheim oder Mietwohnung.

Das soziale Wohnungselend als solches muß beseitigt und bekämpft werden. Dafür genügt und ist erforderlich die Bereitstellung einer ausreichenden Zahl von Wohnungen.

5. Als Ausgangspunkt für die Belebung des Wohnungsmarktes muß darum angesehen werden: die private Initiative anzuregen dadurch, daß für den kleinen und den bemittelten Mann die Erbauung eines Hauses wiederum eine erstrebenswerte Sache wird, die ihm einen Ansporn gibt, gerade für diese Sache sein verfügbares kleines oder mittleres

Digitized by Google

Kapital zu verwenden. Im Privateigentum, in der Aussicht, ein Haus zu bauen, es allmählich abzuzahlen und schuldenfrei zu machen, um den Kindern und der Familie einen Vermögenswert zu sichern und zu hinterlassen: darin liegt von jeher der Ansporn für die Bereitstellung genügenden Wohnraumes. Nur wenn man diese Voraussetzungen wieder lebendig macht, kann der Wohnungsnot beigekommen werden.

Genossenschaftliche, gemeinnützige Bauunternehmungen sind erstrebenswert und sollen nach wie vor gefördert werden. Wo die Verhältnisse dies angezeigt erscheinen lassen, soll auch der gemeindliche Hausbau angeregt werden. Betont aber sei wiederholt an dieser Stelle, daß Privateigentum und Privatbesitz die natürlichste Grundlage und die häufigste Form des Hausbesitzes sind und bleiben müssen.

III. Der Aufbau der Baubank.

1. Mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verschiedenheiten der einzelnen Länder soll es in das Belieben der Länder gestellt bleiben, ob sie eine soziale Bau- und Wirtschaftsbank errichten wollen; nur für den Fall, daß dies geschieht, sollen die vom Reiche gegebenen Grundlinien für die Ausgabe der Baubank-Kassenscheine und deren Deckung maßgebend sein. Auch aus praktischen Gründen ist eine derartige Dezentralisation nötig und wünschenswert. Der vorgesehene Reichsaufsichtsrat soll durch seine Zusammensetzung und seine Tätigkeit das Organ sein, welches eine gleichmäßige Handhabung des Baubankwesens in den einzelnen Ländern schafft und der Öffentlichkeit notwendige Gewähr dafür gibt, daß die im Gesetz vorgesehenen Garantien für die Baubank-Kassenscheine auf das strengste eingehalten werden.

2. Als **Träger für die B.W.B. soll eine Körperschaft des öffentlichen Rechts geschaffen werden.** Diese Rechtsform ist gegenüber den Rechtsformen einer Aktiengesellschaft oder einer Genossenschaft deshalb vorzuziehen, weil an der öffentlich-rechtlichen Körperschaft kein privates Interesse irgendwelcher Art vorwaltet. In den zu erlassenden Ausführungsbestimmungen wird vorgesehen werden, daß im Falle des Aufhörens der Rechtspersönlichkeit der B.W.B. deren Restvermögen dem Staate anheimfällt. Durch die Verleihung des Rechtscharakters einer Körperschaft des öffentlichen Rechts wird die B.W.B. über die Gesellschaften des privaten Rechts hinausgehoben. Es wird ihren Kassenscheinen dadurch eine über das einfache, übliche Privatrecht hinausgehende Bedeutung verliehen.

3. **Der Kassenschein der B.W.B.** ist ein Inhaberpapier im Sinne des BGB. Sein Zweck ist, zu kursieren, also die Stelle eines Zahlungsmittels zu versehen, ohne gesetzliches Zahlungsmittel zu sein. Der Kassenschein lautet auf Gold.

Digitized by Google

Es wird kein Kassenschein ausgegeben, für den nicht vorher eine Deckung vorhanden ist. Wenn z. B. eine Baugenossenschaft ein Haus mit zehn kleinen Wohnungen zu einem Gesamtpreis von 80 000 Goldmark bauen will (die Wohnung zu 8000 M.), so muß die Genossenschaft vorweg 20 000 GM. in Grund und Boden aus Einzahlungen der Mitglieder oder aus sonstigen gemeindlichen Zuschüssen aufgebracht haben, m. a. W., die B.W.B. wird, von Ausnahmen abgesehen, Kassenscheine erst dann an einen Gesuchsteller hinausgeben, wenn dieser bereits einen entsprechenden unbelasteten Wert in Höhe von etwa 25% des gesamten Bauaufwandes zur Verfügung hat. In obigem Beispiel wird die B.W.B. auf den vorhandenen Grundstückswert und die baren Mittel einen Betrag von 20 000 M. Baubankkassenscheinen hinausgeben gegen vorherige dingliche Verpfändung der bereits vorhandenen Werte. Mit den so erhaltenen Mitteln wird der Bau weitergeführt, bis eine dritte und endlich die vierte Rate gegeben werden kann. Das Schlußbild ist, daß zuletzt ein Bauwerk von 80 000 M. Gestehungskosten vorhanden ist, wofür 60 000 M. B.W.B.-Scheine ausgegeben wurden, für welche auf dem Grundstück eine erststellige Reallast in dieser Höhe eingetragen ist. Es sind also diese Scheine durch die Sachwerte voll gedeckt, die Deckung ist eine größere, als je die Banknoten in der Friedenszeit gehabt haben. In Wirklichkeit wird ein wesentlicher Teil der Kreditgewährung sich jedoch bargeldlos abspielen.

Für die Bauzeit, also bis zur Fertigstellung des Bauwerkes, lassen sich überdies auch noch anderweitige vorübergehende Sicherungen bedingen und beschaffen, z. B. Bürgschaften, Hinterlegungen von Wechseln oder Werten, Sicherheitsübereignungen und ähnliche. Allgemeine Anweisungen hierfür zu geben, ist Sache der Ausführungsbestimmungen. Bei geeigneter Handhabung und genügender vorsichtiger Geschäftsgebarung durch die Leitung der B.W.B. kann immer Vorsorge getroffen werden, daß genügende Deckungen auch während der Bauzeit vorhanden bleiben.

Zur weiteren Deckung, insbesondere zur Beschaffung der ersten Betriebsmittel und der ersten Sicherheiten und für die Zukunft als Reservefonds soll von Anfang an die B.W.B. mit irgendwelchen entsprechenden Werten ausgestattet werden, z. B. durch Überlassung der für Bauzwecke bestimmten Mietzinssteuerbeträge.

Solche bewilligte Mittel brauchen aber nicht flüssig gemacht zu werden; sie dienen zunächst nur als Bereitstellungen und zur Erhöhung der Sicherheit und der Ausstattung der B.W.B. für die Anfangszeit.

4. Der Kreislauf der Kassenscheine.

Die an die Bauherren hinausgegebenen Kassenscheine werden von diesen zur Zahlung der Bauunternehmer, Baumaterialien und der Löhne verwendet. Von dort fließen sie ins Publikum. Der Hausbesitzer bedingt sich von seinem Mieter, bzw. die Genossenschaft von ihren Mitgliedern, aus, daß die Miet-

Digitized by Google

zinsen in Baubankkassenscheinen zu leisten sind. Die Mieter beschaffen sich diese Baubankkassenscheine aus dem Verkehr. Der Hausbesitzer bzw. die Genossenschaft zahlt jährlich bzw. vierteljährlich an die B.W.B. die vereinbarten Raten in Baubankscheinen zurück. Diese Rückzahlungen sind Amortisationen, werden also am Gesamtbetrag der Schuld abgeschrieben. Bei einer Rückzahlungspflicht in Höhe von 5% sind die Häuser in 20 Jahren abgezahlt. Für die Unkosten der Bank selbst erhebt diese bei der ersten Hingabe einen kleinen, einmaligen Abzug und bei den jährlichen Rückzahlungen für die damit verbundenen Abschreibungs- und Buchungskosten einen Aufschlag von etwa ½%.

Fällt es dem Rückzahlungspflichtigen schwer, aus dem allgemeinen Verkehr sich B.W.B.-Scheine zu beschaffen, so kann die Rückzahlung in üblichen auf den Goldkurs umgerechneten Zahlungsmitteln erfolgen, worauf dann diese Beträge an neue weitere Darlehensnehmer an Stelle von Baubank-Kassenscheinen ausgegeben werden. Dann ist der Effekt derselbe, wie wenn die rückzahlungspflichtigen Beträge in Baubank-Kassenscheinen eingezahlt und ein gleicher Betrag in neuen Sicherheiten in Baubank-Kassenscheinen ausgegeben worden wären.

Die auf den Baubank-Kassenscheinen vorgesehenen Verpflichtungen, Baubank-Kassenscheine aufzurufen, um sie gegen Gold- oder goldwertige Zahlungsmittel umzutauschen, tritt also praktisch bei geordnetem Geschäftsgang nicht ein. Praktisch kann diese Verpflichtung nur akut werden dann, wenn Rückzahlungen nicht in der vorgeschriebenen Höhe eingehen würden, wenn also die Schuldner ihren Verpflichtungen nicht nachkommen. Für solche in der Praxis ganz seltene Fälle müßten aus den von den anderen von Anfang an zur Verfügung gestellten Reserven die entsprechenden Einlösungen erfolgen. Es ist Sache der Ausführungsbestimmungen und der Verträge mit den Darlehensnehmern, darin entsprechende Bedingungen und Klauseln vorzusehen, durch die einzelne Verluste auf die Gesamtheit der Darlehensnehmer abgewälzt werden können, und von dieser auszugleichen sind.

Praktisch werden solche Ausfälle nur ein kleiner Prozentsatz des Gesamtumlaufes sein, die leicht durch sonstige Maßnahmen wettgemacht werden können (genossenschaftlicher Einkauf von Baumaterialien). Die in B.W.B.-Scheinen enthaltenen Verpflichtungen zur Einlösung aufgerufener Scheine in Gold treten praktisch nicht oder in ganz verschwindenden Ausnahmefällen ein. Diese Formulierung des Aufdrucks bringt dem Publikum die absolute goldwertige Sicherheit zum Bewußtsein, die hinter den B.W.B.-Scheinen steht.

IV. Der volkswirtschaftliche Wert.

Der volkswirtschaftliche Wert dieser Einrichtung liegt darin, daß durch die Schaffung der B.W.B. es möglich wird, ausgiebig und billig zu bauen.

1. Ein einfaches Rechenbeispiel macht dies klar.

Man rechne auf die Kleinwohnungen einen Baupreis von 8000 M.

Digitized by Google

a) Sollen diese 8000 M., wie bisher üblich, aufgebracht werden dadurch, daß 3000 M. an erststelliger Hypothek durch Hypothekenbanken beschafft werden und daß aus Mitteln des Reiches oder der Öffentlichkeit eine zweite Hypothek in Höhe von 3000 M. gegen einen mäßigen Zins von 5% gegeben wird, so erfordern diese Beträge eine jährliche Verzinsung, die Bankhypothek zu nur 15% gerechnet, von 450 plus 150 = 600 M. Auch in diesem Beispiel müssen dann weitere 2000 M. in Grund und Boden oder in sonstigen Mitteln von den Bauherren bzw. Wohnungsinhabern selbst aufgebracht sein. Diese 600 M. jährlicher Lasten sind nur die Kapitalverzinsung. Dazu kommt dann noch der jährliche Betrag für städtische Einrichtungen, Instandhaltung, Reparaturen usw. mit 3000 M. anzusetzen. Eine solche Kleinwohnung kostet also dem Inhaber auf diesem Wege jährlich 900 M. Mietzins, ein Betrag, den kein Mensch für eine Kleinwohnung zahlen kann. Dabei ist unberücksichtigt, daß Staat oder Öffentlichkeit an sich nicht in der Lage sind, Hypothekengeld gegen 5% zu verleihen, solange sie selbst in den Etats Unterbilanzen haben bzw. teueres Geld für anderweitige Zwecke aufnehmen müssen.

b) Werden für 6000 M. Baubank-Kassenscheine gegeben, und wird eine Rückzahlung von 5% vereinbart, so sind dafür jährlich 300 M. aufzubringen. Dazu 300 M. Instandhaltungskosten. Die Wohnung ist sohin um 33% billiger, als die nach Ziffer a finanzierte.

2. Ein weiterer volkswirtschaftlicher Wert liegt darin, daß der kleinere und der mittlere Mann durch die Möglichkeit, B.W.B.-Darlehen zu erhalten, angeregt wird, seien es kleine oder mittlere Kapitalien für Bauzwecke anzulegen. Es wird auf diese Weise das Geld von der nutzlosen unproduktiven Spekulation abgezogen und der schaffenden Arbeit zugeführt.

Alle Volkskreise werden auf diese Art zur Belebung der Bautätigkeit herangezogen. Insbesondere können auch mittlere und größere Unternehmungen veranlaßt werden, die Grundkapitalien zugunsten ihrer Arbeiter zur Verfügung zu stellen.

Es bleibt Sache des Aufsichtsrates, laufende Anweisungen zu geben und dafür zu sorgen, daß die Wohltat der B.W.B.-Darlehen allen Bevölkerungsschichten entsprechend zugänglich gemacht und zugeteilt werden.

V. Einwendungen.

1. Der Einwand der Inflation. Es wird eingewendet werden und ist schon eingewendet worden, die Ausgabe dieser B.W.B.-Scheine wirke inflatierend. Dieser Einwand ist unzutreffend. Inflation entsteht nur dort, wo zusätzliche Kaufkraft in außergewöhnlich hohem Maße durch ungedeckte Geldzeichen geschaffen wird, kleine, nicht nennenswerte Überschreitungen einer Deckung haben an sich noch nie eine Inflation geschaffen. Nur wenn die Ausgabe ungedeckter Geldzeichen in erklecklichem Maße erfolgt, entsteht die Inflation. Hier ist jedes Geldzeichen von Anfang an gedeckt; es wird zusätzliche Kaufkraft überhaupt nicht geschaffen.

Digitized by Google

2. Die B.W.B.-Kassenscheine würden den Zahlungsmittelmarkt übersättigen und dadurch auch auf die sonstigen Geldzeichen des Staates schädlich einwirken.

Dieser Einwand ist unzutreffend. Der Betrag der auszugebenden B.W.B.-Scheine wird für jedes Land durch das Aufsichtsorgan von Anfang an beschränkt.

Überdies kann bei der derzeitigen herrschenden Zahlungsmittelnot es nur wohltätig wirken, wenn durch die B.W.B.-Scheine und die gleichzeitige Belebung des Baumarktes eine größere Geldflüssigkeit einsetzt. Je nach der Lage des Zahlungsmittelmarktes kann die B.W.B. angewiesen werden, einen größeren oder geringeren Teil ihrer Darlehen in Baubankscheinen bzw. in bargeldlosen Gutschriften abzugeben. Für den Anfang ist der Prozentsatz der in Kurs kommenden Baubankscheine ein so geringer, daß er gegenüber den sonstigen allgemeinen Zahlungsmitteln überhaupt nicht in Betracht kommt.

3. Die B.W.B.-Scheine würden vom Publikum nicht angenommen. Wenn man bedenkt, daß das Publikum die ungedeckten Billionenscheine trotz der Kenntnis der mangelnden Deckung nahm, daß das Publikum jedes Notgeld der Städte kritiklos hinnahm, daß es Kassenscheine der Reichsbahn, ja während der Zahlungsmittelknappheit der Jahre 1923/24 alle möglichen Geldsurrogate der Banken und einzelner Firmen hinnahm, so ist diesem Einwand von Anfang an jede Berechtigung abzusprechen. Hier handelt es sich aber um ein vollwertig gedecktes Geld. Es braucht nur der entsprechenden Aufklärung durch die zur Verfügung stehenden Stellen und Organisationen, um das Geld ohne Schwierigkeiten einzuführen. Überdies haben Behörden und Städte Möglichkeiten genug an der Hand, um dafür zu sorgen, daß nicht einzelne Firmen die Annahme des Geldes ablehnen. Jedes Baugeschäft wird lieber einen Auftrag zur Ausführung erhalten und Zahlung in Baubankscheinen annehmen, als still zu liegen.

Klärt man erst das Publikum noch darüber auf, daß diese durch Sachwert gedeckten Geldscheine und deren Kursfähigkeit die Wohnungsnot heben, dann wird das Publikum diese Scheine willig annehmen, um so mehr, als es in den Scheinen die Garantie dafür hat, daß diese keiner Inflation ausgesetzt sind bzw. daß diese Scheine von einer etwa kommenden Inflationswelle nicht erfaßt werden, weil sie auf Gold lauten und die volle sachwertige Deckung hinter sich haben.

VI. Rechtliches.

1. Die Sicherheiten sind in der Form der Reallast auf Grundstücke einzutragen. Die Reallastverpflichtung besteht darin, daß aus dem Grundstück bzw. aus Anzahlungen auf dasselbe jährlich die bestimmten Summen Baubankkassenscheine abgeliefert werden müssen. Die Reallast wird zahlenmäßig der Höhe nach festgestellt auf das erhaltene Gesamtdarlehen.

Digitized by Google

Diese Form enthebt die B.W.B. der sonstigen Bindungen, wie sie für Hypothekenbanken und ähnliches bestehen.

2. Das öffentliche Buch des Deckungsverbandes dient als Nachweis dafür, daß und durch welche Objekte die Gesamtsumme der kursierenden Baubankscheine bzw. Gutschriften gedeckt sind.

Nähere Vorschriften über die Ausgestaltung und Handhabung des öffentlichen Buches zu erlassen, ist Sache der Ausführungsbestimmungen. Es soll kein umständliches, schwerfälliges Verfahren geschaffen werden. Es genügt, wenn in dem Buche eingetragen ist: Grundstück und Eigentümer, Nachweis der geleisteten Sicherheiten, Summe der gewährten Darlehen, Höhe der jährlich zu leistenden Rückzahlungen, tatsächlich erfolgte Abzahlung. Alles übrige wird in den Anlagen zum öffentlichen Buch gesammelt; in den Anlagen sind also beizufügen: die entsprechenden Grundbuchauszüge, notarielle Instrumente, Vertrag mit dem Darlehensnehmer usw.

3. Die Kontrolle hat den Zweck und erschöpft sich darin, die Einhaltung der im Gesetz gegebenen Vorschriften zu sichern. Sie dient also vor allem für die Kontrolle der Deckungen und der Rückzahlungen und ist dem Publikum eine Gewähr dafür, daß keine Bauscheine ohne Deckung ausgegeben werden, und daß der Einzug im Sinne des Gesetzes erfolgt.

Der Aufsichtsrat bedient sich für den Vollzug der Kontrolle selbstverständlich entsprechender Hilfsorgane, wie Revisoren, Kontrolleure usw.

Die Wohnungsnot und der Stillstand des Baumarktes sind eines der Hauptübel der heutigen Zeit. Auf dem üblichen und früheren Wege des privaten Kapitals können diese nicht behoben werden. Darum bleibt nichts anderes übrig, als das Übel mit neuen ausgiebigen Mitteln zu bekämpfen. Ein Schaden aus der Einführung der B.W.B. kann nicht erfolgen, da man jederzeit in der Lage ist, die Tätigkeit der B.W.B. wieder einzustellen.

Schenkungen oder Zuschüsse an einzelne Private aus allgemeinen Mitteln verschlechtern nur die allgemeine Volkswirtschaft und finanzielle Situation, da jede derartige Fehlmaßnahme ihre Rückwirkung auf das ganze auslöst. Die B.W.B. belastet den Staat nicht im geringsten, sie gibt die Möglichkeit, Wohnungen in ausgiebigem Maße zu bauen. Darum ist es Notwendigkeit, den Ländern die Gelegenheit zur Schaffung der B.W.B. zu geben.

VII. Praktische Schritte zur Verwirklichung der Idee.

a) Thüringen

Im Thüringer Landtag hatte Dr. Buckeley am 16. Mai 1924 in meiner Vertretung den Gedanken der Bau- und Wirtschaftsbank entwickelt, seine Ausführungen treffen heute noch vollinhaltlich zu.

Nachstehend geben wir die Rede Dr. Buckeleys im Auszug wieder:

Digitized by Google

„Zur Behebung der Wohnungsnot soll eine Bau- und Wirtschaftsbank gegründet werden. Dies ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Diese Rechtsform ist deshalb vorzuziehen, weil dadurch jedes privatkapitalistische Interesse ausgeschaltet wird. Die Baubank gehört also niemand, sie wird geschaffen durch einen Rechtsakt des Staates, nämlich durch die im Gesetzbuch vorgesehene Verleihung der Rechtspersönlichkeit. Dies geschieht durch die oberste Landeszentralbehörde. Um Ihnen zu schildern, wie die Baubank wirkt, wollen Sie annehmen, sie bestünde bereits. Wie geht nun die Sache vor sich? Angenommen, Herr Huber will ein Haus im Werte von 200 000 M. bauen, er hat aber nur in Grund und Boden und an Barmitteln 50 000 M., die übrigen 150 000 M. sucht er. Er wendet sich nun an die Baubank mit dem Darlehensgesuch. Diese läßt sich die 50 000 M., welche Huber besitzt, verpfänden durch reale Rechtstitel und gibt nun auf diese bereits vorhandene Sachwertdeckung dem Huber Baubankkassenscheine in Höhe von 50 000 M. Die hinausgegebenen Kassenscheine sind vollwertig gedeckt durch den vorhandenen Sach- und Besitzwert des Darlehensnehmers. Die empfangenen 50 000 M. benutzt Huber zur Weiterführung seines Baues; ist er damit zu Ende, so ist der Bau bereits 100 000 M. wert, darauf bekommt er weitere 50 000 M. und wenn auch diese verbaut sind, den Rest. Am Ende steht einem Bauwerk im Werte von 200 000 M. eine Schuld von 150 000 M. gegenüber. Es ist selbstverständlich, daß für die Bauzeit auch durch anderweitige vorübergehende Maßnahmen wie Bürgschaften, Wechsel, Hinterlegungstitel, Deckungen für die auszugebenden Scheine bis zur Vollendung des Bauwerkes gegeben werden müssen. Das Hauptziel aber ist das: Am Ende steht ein fertig gebautes Haus in einem höheren Werte als die Gesamtsumme der dafür ausgegebenen Kassenscheine; schon während des Baues aber waren diese Kassenscheine durch irgendwelche vollwertigen Pfänder gedeckt. Als dauernde Deckung bleibt dann die in ein öffentliches Buch einzutragende Realsicherheit.

Die Scheine benützt Huber, um damit seine Arbeiter und Bauhandwerker zu bezahlen. Von diesen wandert das Geld in das übrige Publikum und der Baubankkassenschein zirkuliert wie irgendein anderes Geldzeichen. Huber bedingt mit seinen Mietern, daß diese einen entsprechenden Teilbetrag ihrer Miete in Baubankkassenscheinen zu bezahlen haben. Huber selbst aber hat der Baubank gegenüber die Verpflichtung übernommen, jährlich einen bestimmten Prozentsatz der erhaltenen Summe, wenigstens 2 Prozent, vielfach aber kann man bis zu 5 Prozent gehen, zurückzuzahlen und zwar muß die Rückzahlung in Baubankkassenscheinen erfolgen. Diese Baubankkassenscheine für die Rückzahlung hat der Darlehensschuldner aus dem Verkehr sich zu sichern, notfalls, um das schon vorweg zu bemerken, lassen sich Vorkehrungen treffen, daß durch Einzahlung von goldwerten Zahlungsmitteln an den Ausgabestellen der Baubank Ersatzzahlungen gleichen Wertes angenommen werden können.

Digitized by Google

Diese Rückzahlungen sind keine Zinsen, sondern Heimzahlungen, Amortisation des Kapitals; die bei der Baubank auf diese Weise jährlich eingehenden Kassenscheine werden vernichtet bzw. praktischerweise gegen neue Sachpfänder für neue Bauzwecke ausgegeben. Die Unkosten der B. W. B. werden durch minimale Zuschläge, welche keine Rückzahlungen darstellen, gedeckt. Wenn Sie wollen, können Sie diese Zuschläge als Zinsen bezeichnen, in Wirklichkeit sind es nur Verwaltungsunkosten, die den Darlehensnehmer treffen und die von diesem gezahlt werden müssen, weil ja er den Nutzen aus der Baubank hat. Es fragt sich nun, ob das Publikum diese Geldzeichen nimmt bzw. ob das Geldzeichen verkehrsfähig ist. Rein sachlich besehen, ist es unbestreitbar, daß hier ein absolut vollwertiges, auf Gold lautendes also irgendeiner Entwertung nicht ausgesetztes Zahlungsmittel gegeben ist. Wenn wir uns erinnern, mit welcher Sehnsucht im Sommer vorigen Jahres das ganze Volk, nicht zuletzt die Landwirtschaft, auf ein stabiles Geldzeichen gewartet hat, so muß man zugeben, daß die Einführung eines derartigen, durch Grund und Boden gedeckten Geldzeichens damals eine Spielerei gewesen wäre. Das Volk will und verlangt nicht in erster Linie heute nach zinstragenden Papieren, es will in erster Linie geschützt und bewahrt sein vor der Entwertung eines Geldzeichens. Die ganze Spekulationswut, alles Drängen nach Aktien, hatte nicht als eigentlichen Grund, wenigstens bei vielen Menschen nicht, den Trieb, aus den Spekulationen und durch diese den Besitzstand zu vermehren, sondern diesen zu erhalten. Das neu geschaffene Geldzeichen soll nicht dazu dienen, aus sich selbst mehr zu werden, es hat nur die Aufgabe, als Anweisung auf geleistete Arbeit in der Wirtschaft zu zirkulieren. In der Zwischenzeit ist allerdings das Publikum mit sog. wertbeständigen Zahlungsmitteln verschiedener Art überflutet worden. Verschiedene dieser wertbeständigen Zahlungsmittel, die keine reale Deckung hinter sich haben, beginnen bereits wackelig zu werden. Die Tatsache aber bleibt bestehen: das Publikum hat bisher noch jedes Geldzeichen angenommen, ohne viel nach der dahinterstehenden Deckung zu fragen. Es kann darum kein Kunststück sein, bei einem Geldzeichen, das tatsächlich eine reale Vollbeckung hinter sich hat, durch geeignete Aufklärung und Propaganda die Volksmasse zu veranlassen, dieses an sich gute Zahlungsmittel bereitwillig aufzunehmen.

Der einfachste und direkteste Weg wäre, wenn man die Baubankkassenscheine als gesetzliches Zahlungsmittel erklären würde.

Es ist aber nicht unbedingt notwendig den Baubankkassenschein als gesetzliches Zahlungsmittel zu erklären. Im Gegenteil, der Baubankkassenschein will kein börsenmäßiges Papier, kein Spekulations- und Anlagepapier sein. Er will und soll ausschließlich dem inländischen

Digitized by Google

Zahlungsverkehr dienen, dafür zirkulieren und, ohne dem einzelnen einen Zinsnutzen abzuwerfen, auf dem natürlichen Wege der Amortisation allmählich zurückfließen, um die geschaffenen Werte hinter sich in der Volkswirtschaft erstehen und bestehen zu lassen.

Es ist deshalb in unserem Gesetzentwurf vorgesehen, daß der Staat, weil er ein Interesse an der Behebung der Wohnungsnot hat, die Baubankkassenscheine an seinen eigenen Kassen in Zahlung nehmen und in Zahlung geben soll. Ich bitte das nicht falsch zu verstehen. In Zahlung geben kann der Staat nur solche Baubankkassenscheine, die er vorher eingenommen hat für eine Steuerschuldigkeit oder aus einer sonstigen Ursache. Es werden also nicht Baubankkassenscheine gedruckt, um damit Beamte zu bezahlen. Baubankkassenscheine werden gedruckt und ausgegeben nur in dem Maße, als dadurch neue Häuserwerte entstehen und nur auf der Grundlage bereits vorher hiefür eingeräumter vollwertiger Sicherheiten. Wenn im Laufe der Geldzirkulation einmal zufällig ein solches Geldzeichen wieder an den Staat zurückfließt, und von diesem neu ausgegeben wird, z. B. bei Bezahlung eines Beamtengehaltes, so ist das keine Inflation, keine Ausgabe ungedeckten Geldes, weil das Geldzeichen bei seiner ursprünglichen ersten Ausgabe, auf die es allein ankommt, die volle Deckung hinter sich hat. Es fragt sich nun darum, ob der Staat durch die Abgabe einer solchen Erklärung, die Kassenscheine in Zahlung zu nehmen und zu geben, sich irgendwelcher Gefahr aussetzt.

Selbst wenn aber, wie es die Pessimisten und die Gegner des Baubankprojekts als möglich erklären wollen, tatsächlich der Zustand einträte, daß der Baubankkassenschein in seinem Kurse sinkt, daß also die Goldmark, hinter der die Sachwertdeckung steht, keine Goldmark mehr wäre (was an sich eine Unmöglichkeit darstellt), selbst wenn also der Baubankkassenschein sich nicht bewähren würde, was wäre dann? Dann könnte es dem Staate passieren, daß die Kassenscheine an ihn zurückfließen. Wird daraus dem Staat ein Schaden erwachsen? Aus der Mietzinssteuer sollen ungefähr 1,6 Millionen für Thüringen für den Bau von Wohnungen übrig bleiben. Etwa 3 Millionen haben Sie in ihrem Etat für produktive Erwerbslosenfürsorge vorgesehen. Stellen Sie doch diese Ausgabe in Reserve, dann brauchen Sie vorher die Gelder an sich nicht flüssig zu machen, sei es aus Steuermitteln, sei es durch Inanspruchnahme von Krediten, die abermals Zinsen und Unkosten verursachen. Sparen Sie sich also in Gedanken und in der Tat diese aktiven Posten, stellen Sie dieselben bilanzmäßig für alle Fälle in Reserve. Sollte dann tatsächlich der Baubankkassenschein eine Verschlechterung oder Entwertung erleiden, dann nehmen Sie diese Reserven, kaufen die Baubankkassenscheine zurück und vermeiden die weitere Ausgabe und die weitere Tätigkeit der Baubank. Dann haben Sie mit den vorher ausgegebenen Baubankkassenscheinen genau so viel

Digitized by Google

Häuser gebaut und genau so viel Wohnungen geschaffen, wie wenn Sie die Geldbeträge von Anfang dafür hergegeben hätten, nur mit dem Unterschiede, daß Sie die Geldbeträge nicht schon von Anfang flüssig machen konnten, sondern daß Sie diese Beträge erst hinterher, also zinsenfrei aufbringen müssen zum Aufkauf der entwerteten Baubankkassenscheine. Tritt aber eine Entwertung der Baubankkassenscheine *nicht* ein, dann hat der Staat sich im ganzen 3 bzw. 4½ Millionen gespart, die Wohnungen sind trotzdem entstanden, die Baubankscheine zirkulieren, die Baubank kann weiter arbeiten, die Wohnungsnot wird behoben und der Etat des Staates wird mit keinem Pfennig dafür beansprucht. Ist es diese Möglichkeit nicht wert, den Versuch zu wagen? Auf der einen Seite haben Sie nicht die geringste Gefahr einer Mehrausgabe gegenüber dem, was Sie sonst ohne dies aufwenden würden, im Gegenteil, Sie sparen die sofortige Flüssigmachung dieser Gelder. Auf der anderen Seite aber haben Sie die Möglichkeit, Millionen einzusparen und ein Mehrfaches an Wohnungen und an belebender Arbeit in die Welt zu setzen. Nur parteimäßige Vorurteile, Feindschaft oder Engherzigkeit, Unentschlossenheit kann, vor diese Wahl gestellt, zögern, wo zuzugreifen ist.

Eine der üblichen Einwendungen, die gegen die Baubankkassenscheine gemacht werden, ist die, *daß sie die Inflation vermehren oder Inflation bewirken*. Wenn man dieses Haus hier voll Gold, in Waren oder in Münzen hätte und dieses Gold ins Land rollen ließe, würde das eine Inflation bewirken? Noch lange nicht. Erst wenn es einmal gelingt, Gold in solchen Massen und billig herzustellen wie Kalk oder Zement, oder Zink oder Blei, dann ist Gold unfähig, als Grundlage eines Geldzeichens zu dienen, weil es dann kein seltenes Metall mehr ist, obwohl seine sonstigen Eigenschaften gleich geblieben sind. Solange also Geldzeichen nur in einem Maße ausgegeben werden, daß die Deckung dahinter steht, und solange diese Ausgabe nicht einen Umfang erreicht, der über die Konsumkraft der Volkswirtschaft hinausgeht, wird durch ein gedecktes Geld keine Inflation erwirkt. Wenn jemand die Lehre aufstellt: eine Volkswirtschaft, sei es die thüringische oder die gesamtdeutsche, könne eine Zahlungsmittelmenge von X bzw. Y Goldmillionen vertragen, es würde deshalb jede Menge von Zahlungsmitteln, die man für Bauzwecke ausgebe, der übrigen Wirtschaft entzogen bzw. es würden für Bauzwecke ausgegebene neue Zahlungsmittel inflatierend auf die anderen Zahlungsmittel wirken müssen, so ist diese Theorie eine Lehre, die mit der Wirklichkeit nicht vereinbar ist. Was ist denn heute die Wirklichkeit? Im Frieden hatte das deutsche Volk nach Angaben von Sachverständigen 4 Milliarden Zahlungsmittelumlauf, das war aber das damalige Großdeutschland einschließlich der jetzt abgetretenen und der besetzten Gebiete, die mit ihrer großen Industrie einen sehr starken Teil des Zahlungsmittelmarktes beanspruchten. Das jetzige verringerte Deutschland hat schon allein 3 Milliarden Rentenmarkscheine bekommen. Es ist also die Gesamtsumme der Zahlungsmittel heute keineswegs geringer als im

Digitized by Google

Frieden. Danach brauche ich Sie bloß zu fragen, ob Sie alle soviel Geld haben als im Frieden. In einer Zeit der allgemeinen Geldnot, der größten Knappheit an Zahlungsmitteln nimmt es wahrlich wunder, wenn man sofort zu hören bekommt, eine Vermehrung dieser Zahlungsmittel müßte eine Inflation bewirken. Wollen Sie die Volkswirtschaft immer in diesem Zustande der Verarmung, der Zahlungsmittelknappheit und der Unflüssigkeit halten?

Man sagt von den Deutschen, sie seien Dichter und Denker. Das stimmt. Denn selbst bei solchen nüchternen, rein wirtschaftlichen Erwägungen und Vorschlägen wird sofort gedichtet und gedacht, was vielleicht und eventuell alles möglich sein könnte. Bei diesem Dichten und Denken bleibt außer Betracht die Nüchternheit und die Realität. Es genügt, wenn einer bloß irgendeine Phrase anführt und schon bemerkt man ein allgemeines Nicken der Köpfe. Eine solche Phrase ist die, daß durch die Baubankkassenscheine zusätzliche Kaufkraft geschaffen würde. Wenn das der Fall wäre, dann müßten die Baubankscheine unter allen Umständen abgelehnt werden, denn zusätzliche Kaufkraft sei unbedingte Inflation. Das „Wunder der Rentenmark" dürfte unter keinen Umständen durch eine solche Inflation gestört werden. Ich will nicht anführen, daß der Begriff zusätzliche Kaufkraft ein rein theoretischer ist, mit dem ein vernünftiger Mann des Volkes, ein nüchtern denkender Mensch nichts anzufangen weiß. Als zusätzliche Kaufkraft müßte man jedes Geldzeichen benennen, das nicht ausschließlich wie das Gold den Warencharakter in sich trägt. Wenn man aber unter zusätzlicher Kaufkraft ein Geldzeichen versteht, das keine Sachdeckung hinter sich hat, oder keine vollwertige Sachdeckung, dann ist es falsch und unzutreffend, diese Bezeichnung auf den Baubankkassenscheinen in Anwendung zu bringen.

Selbstverständlich ist es nicht angängig und nicht zulässig, in unbegrenzter Höhe etwa Hunderte von Millionen für Thüringen Baubankkassenscheine auszugeben, auch wenn die volle Sachwertdeckung der damit bebauten Wohnungen dahinter stünde. Eine solche Befürchtung ist aber nichts anderes als eine dichterische Phantasie oder eine Gelehrtenhypothese. Man denke doch, wie die Sache praktisch vor sich geht: es müssen zunächst die Bauanträge bearbeitet, eingereicht und im einzelnen behandelt werden, es gehen also in einem Monat höchstens zunächst einige Hunderttausende Goldmark hinaus, es wird ein Jahr dauern, bis die ersten 2 Millionen in Baubankkassenscheinen ausgegeben sind. Ganz abgesehen davon, daß ein sehr großer Teil dieser Geldtransaktionen sich auch bei der Baubank auf dem Verrechnungswege bargeldlos abspielen wird, ist es schon, rein praktisch genommen, nicht möglich, den Geldmarkt über Bedarf mit Baubankkassenscheinen zu sättigen, weil nicht genügend Baustoffe vorhanden sein werden, um mehr zu bauen, als der Markt und die Wirtschaft vertragen kann. Nur Theorie und Phantasie oder absichtliche Feindschaft gegen einen von unserer Seite kommenden Vorschlag

Digitized by Google

kann mit der Behauptung hausieren gehen, daß durch die Baubankkassenscheine Inflation bewirkt würde, oder daß erst gar die Rentenmark dadurch gestört werden könnte. Wenn Sie freilich erst beim Reich oder bei der alljüdischen Großfinanz anfragen wollen, wenn Sie sogenannte Sachverständige aus Börsenkreisen nach der evtl. Wirkung der Baubankkassenscheine befragen wollen, dann werden Sie allerdings zur Antwort bekommen, daß die Baubankkassenscheine unbedingt die Inflation nach sich ziehen würden, ein Wahnsinn oder eine Utopie wären, die sofort aus der von dem Großkapital abhängigen Presse herausklingen wird, wenn diese Presse einmal Veranlassung nehmen muß, sich mit unserem Vorschlage zu befassen.

Wenn wir Ihnen diese Vorschläge vorlegen, so wissen Sie, daß sie von nationalsozialistischer Seite kommen. Meine Bitte an Sie geht dahin, diesen unseren Vorschlag nicht unter dieser Parteibrille zu betrachten. Das Wohnungselend ist so groß und ist eine solche soziale Not geworden, dazu kommt der Umstand des Darniederliegens eines großen Teiles der gesamten Wirtschaft, daß es notwendig ist, sofort zuzugreifen. Es gibt nur zwei Möglichkeiten, entweder mit wirklicher Entschlußkraft und mit Willen zur Tat dem Übelstand beizurücken, oder die Sache gehen zu lassen, weil doch nicht zu helfen ist. Es wird gar häufig gesagt, die Not sei so groß, daß nur mit großzügigen, mit neuartigen, mit durchgreifenden Mitteln geholfen werden kann. Hier tragen wir Ihnen ein neuartiges, ein großzügiges und ein durchgreifendes Mittel vor. Es wird vom Staate kein Pfennig Ausgabe verlangt. Durch dieses Mittel allein wird es möglich sein, billige Wohnungen zu bauen, bereits deshalb, weil das Geld zinslos gegeben wird. Sie können das Mittel in so großem Umfange anwenden für die Volkswirtschaft, als die Not an Wohnungen und an Kapital es zuläßt. Der Ausgleich, d. h. die Sättigung für die Anspruchnahme dieses Mittels wird erst dann eintreten, wenn die Wohnungsnot entsprechend bekämpft und durch die in Kurs befindlichen Baubankkassenscheine die Kapitalsarmut genügend beseitigt ist. Es bleibt nichts anderes übrig als das Entweder — Oder. Entweder die Entschlußkraft zur Ausführung zu finden, oder das Elend, wie es ist, lassen und den Bankerott der eigenen Weisheit und der ganzen Wirtschaft zu erklären.

Wir Nationalsozialisten wollen die Besserung, darum sind wir zur Tat bereit und fordern Sie auf, an dieser Tat mitzuwirken.

Der Thüringische Landtag nahm dann den Plan einer thüringischen Bau- und Wirtschaftsbank an, auch das thüringische Gesamtstaatsministerium stimmte einmütig dem Gesetzentwurf nach unseren Vorschlägen zu.

Unter Führung des Herrn Finanzministers von Kluckzenus reiste eine Deputation, bestehend aus den meisten Fraktionsführern des Thüringischen Landtages nach Berlin — um sich dort die Genehmigung im Reichsfinanzministerium zu erholen. Meine Warnung vor diesem nach Artikel 1 der Weimarer Verfassung unnötigen Schritt wurde leider nicht beachtet.

Digitized by Google

In beleidigender Weise nahm sich der Reichsfinanzminister keine Zeit zum persönlichen Empfang der Deputation, die er einem verdächtig jüdisch aussehenden Ministerialdirektor überließ.

Mit Eifer verteidigten die sonst unseren nationalsozialistischen Gedankengängen fernstehenden Herren ihre Absicht gegen den sofort von dem Ministerialvertreter gebrachten Einwand der Inflation. In die Enge getrieben, erklärte der Vertreter des Reichsfinanzministeriums schließlich: „Die Genehmigung zur Ausgabe von Baubankscheinen könne nicht gegeben werden, weil es die „Reichsbank" nicht erlauben würde!"

Mit hängenden Ohren, gänzlich entmutigt, wie ich es den Herren vorausgesagt hatte, reiste die Deputation nach Weimar zurück und — es geschah nichts.

Die sog. Reichsbank, die ja bekanntlich nur zur Irreführung der öffentlichen Meinung den Namen „Reichs"bank trägt, ein Institut, dem bekanntlich das „Reich" gar nichts zu sagen hat, hatte gesiegt, die Dawesssklaven beugten sich, die Not blieb erhalten, und die Alleinherrschaft der internationalen sogenannten „Reichs"bank blieb bestehen.

b) Mecklenburg

Im Mecklenburger Landtag wurde gleichfalls ein Antrag auf Errichtung einer Mecklenburgischen Baubank eingebracht und am 14. Mai 1924 durch den völkischen Abgeordneten Walter Vogelberg ausführlich begründet. Mecklenburg hat eine Staatsbank. In dem mecklenburgischen Antrag ist vorgesehen, daß die Staatsbank als solche ermächtigt werden soll, in einer beantragten Höhe (bis zu fünf Millionen) Bauschuldscheine durch das Finanzministerium auszugeben. Das Finanzministerium soll die Gesuche behandeln. Bauschuldscheine als zinslose Darlehen sollen gegeben werden können:

1. Für Einfamilienhäuser bis zu einer Größe von 7 Zimmern, sofern die Bausumme 20 000 Goldmark nicht überschreitet,
2. für Mehrfamilienhäuser, soweit sie gewissen, näherbezeichneten Begriffsbestimmungen für Klein- und Mittelhäuser entsprechen.

Das Darlehen soll in Höhe von 90% der Anschlagsumme gegeben werden und soll mit 5% pro Jahr getilgt werden.

Auch in Mecklenburg zeigte sich als besonders lehrreich, daß die Sozialdemokratie bzw. ein dieser angehöriger Jude namens Asch aufs heftigste gegen diesen Plan auftrat; Asch erklärte aber schließlich, daß die Sache dann brauchbar sei, wenn ein Zins draufgelegt würde.

In ausgezeichneter Weise hatte Dr. Ziegler im „Nationalsozialist", dem jetzigen Zentralwochenblatt der N.S.D.A.P. zeichnerisch den jetzigen Zustand im Bauwesen und die durch die B. W. B. sich ergebenden Möglichkeiten

propagandistisch

darstellen lassen.

Digitized by Google

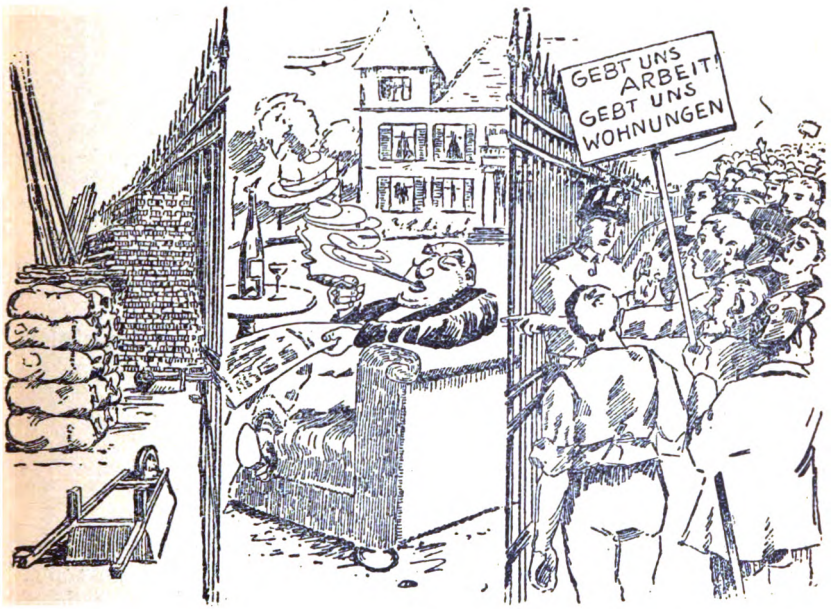
Da manchmal ſelbſt ein einfach gezeichnetes Bild „Bände ſpricht", ſo ſei es hier wiedergegeben.

„Sie konnten zuſammen nicht kommen"

Es waren viel Arbeitsloſe,
Auch Steine und Holz ohne Zahl.
Sie konnten zuſammen nicht kommen,
Weil der Jude dazwiſchen ſich ſtahl!

Baustoffe ſind da — **Arbeitskräfte ſind da**

Gebaut kann nicht werden



Baumaterial die Menge. Es liegt ungenutzt da und „verfault".

Kommerzienrat Cohn ſagt:

„Bauen? Wie heißt bauen! Hab'ch nich gebaut e Bankhaus vor zwei Jahren? Und im letzten Frühjahr 'ne ſcheene Villa? Was woll'n Se!?!"

„Baugeld? Wie heißt Baugeld? Könn' Se haben, ſoviel Se woll'n. Sag'n w'r 80% Zinſen!"

Die Staatsregierung ſagt:

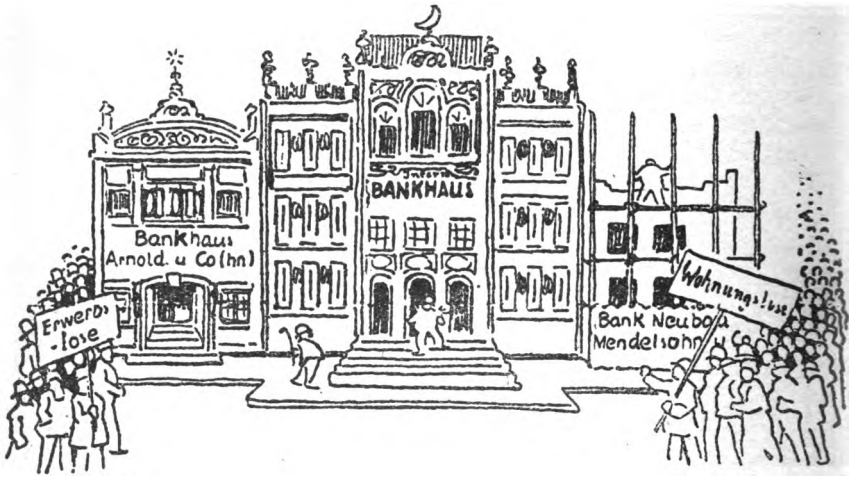
„Immer ſchön abwarten. Nur nicht drängen! Erſt müſſen wir erfüllen!! Dann kommt die internationale Anleihe! Dann erſt können wir – vielleicht – bauen".

Wir bringen die Löſung. Sie heißt: **Bau- und Wirtſchaftsbank.**

Jedem, der bauen will, gibt ſie zinsloſe Darlehen in Form von Baubankkaſſenſcheinen. Volksgenoſſen, greift die Idee Gottfried Feders auf. Unterſtützt die diesbezüglichen Anträge der Nationalſozialiſtiſchen Fraktion im Thüringer und Mecklenburger Landtag ſowie im Reichstag!

Digitized by Google

Die Gegenwart
unter der Herrschaft der Banken und Börsen.



In dieser Stadt gibt es 20 000 Wohnungslose und 20 000 Erwerbslose.

Deutsches Volk!
Wohnungslose! Erwerbslose!

Nehmt die Stunde wahr! Laßt keine neue Gelegenheit zu den tausend verpaßten Gelegenheiten der traurigen Vergangenheit hinzukommen! Entscheidet Euch! Nehmt Euch eines der bedeutendsten sozial-wirtschaftlichen Projekte unserer Zeit an, das einmal als das fruchtbarste Projekt des ganzen Zeitalters gepriesen werden wird! Erkennt die Idee von der sozialen Bau- und Wirtschaftsbank! Verschließt Euch nicht aus irgendwelchen parteipolitischen Motiven dem unvergleichlichen Wert dieser lichtvollen Idee unseres Sozial- und Wirtschaftspolitikers Gottfried Feder! Es ist nachgewiesener Maßen nichts leichter, als sie sofort in Wirklichkeit umzusetzen! Die Wohnungsnot, das Erwerbslosenelend dürfen nicht noch größer werden! Der Staat, der eine soziale Pflicht, eine Großtat tun will — hier kann er sie tun. Aber er muß sie sofort tun! Heraus aus der jüdischen Bonzen-Unfreiheit! Sprengt die Ketten der Zinsknechtschaft! Helft, arbeitet an der Verwirklichung des Projektes, das als Retterin in höchster Not erschien, arbeitet an der Verwirklichung der Baubank!

Digitized by Google

Die Zukunft
im Zeichen der Baubank unter dem Hakenkreuzbanner.

In dieſer Stadt gibt es keine Wohnungsloſen und nur vier Erwerbsloſe: Zwei alte deutſche Dichter und zwei alte deutſche Gelehrte, um die ſich das deutſche Volk nicht gekümmert hat, die aber froh und zufrieden ſind, daß es wenigſtens den Volksgenoſſen gut geht.

Digitized by Google

Theoretische Bemerkungen.

Ich möchte in vorliegendem Heft mich nicht allzu tief in theoretischen Erörterungen ergehen, sondern nur in möglichst einleuchtender Weise dem Haupteinwand entgegentreten, der von Vertretern des Kapitals und deren Nachbetern gemacht wird.

Man sagt dort: Ja, das ist alles recht schön und gut, aber die Ausgabe von neuen Geldscheinen bedeutet eben doch Inflation! — Und davon haben wir alle wirklich genug!

Diesen Einwand möchte ich nun nicht einfach damit abtun, indem ich darauf hinweise, daß er von einer Seite kommt, die ein alleiniges Interesse an der Aufrechterhaltung der Zinsknechtschaft der schaffenden Bevölkerung hat, denn es sind auch viele brave Deutsche im Ideenkreis der zinskapitalistischen Wirtschaft aufgewachsen, und auch die Jünger, Hörer oder Lehrer der sog. Nationalökonomie — besser gesagt internationalen Antiökonomie —, glauben sich damit auf vermeintlich zutreffende finanztechnische Grundsätze stützen zu können.

Eine dieser Anschauungen besagt, neues Geld dürfte nur ausgegeben werden auf Grund von Mehrproduktion an Handelsware. — So behauptete dies u. a. auch der frühere Reichsfinanzminister Dr. Luther mir gegenüber in einer Unterredung, indem er meinte: Ja, wenn 100 000 neue Stroh- oder Filzhüte produziert werden, dann könne man wohl auf dem Umweg über Warenwechsel durch die Reichsbank entsprechend neues Geld drucken lassen; aber bei Häusern ginge das nicht, da hier die Anlage nicht liquid genug sei! — Diese Behauptung ist natürlich ebenso grotesk wie unzutreffend.

Bekanntlich haben weder Stroh- noch Filzhüte ein ewiges Leben, sondern enden meist nach kurzer Zeit in der Rumpelkammer oder auf dem Komposthaufen. Es ist auch lächerlich, den Nutz- und Gebrauchswert eines Strohhutes mit dem Sachwert eines Hauses zu vergleichen. Wenn wirklich auf Grund einer Produktionserweiterung im Bereiche der Bekleidungsindustrie neues Geld gedruckt würde — ganz gleichgültig, ob die dafür begebenen Warenwechsel eingelöst werden oder nicht, so ist eben nach dem kurzlebigen Verbrauch dieser Güter ein Mehr an Zahlungsmitteln vorhanden, denen keine Sachwerte mehr als Unterlage oder Deckung gegenüberstehen. — Eine Vermehrung des Zahlungsmittelumlaufes auf Grund solcher vorübergehender Produktionserweiterung auf dem Gebiete kurzlebiger Güter ist daher unbedingt abzulehnen. Dagegen ist aber die Ausgabe neuer Geldscheine durchaus vertretbar, wenn es sich um lang-

Digitized by Google

lebige Dinge handelt, vor allem um große volkswirtschaftliche Anlagen oder um Häuser. Die Wiedereinziehung der neu ausgegebenen Baubankscheine läßt sich durchaus regulieren, auf viele Jahre verteilen, so daß schließlich eine reine Produktionserweiterung ohne eine darauf aufgebaute Zahlungsmittelvermehrung übrig bleibt. Dies ist eine echte nationalwirtschaftliche Reichtumsvermehrung, während alle Erzeugung von Gütern von kurzer Lebensdauer nicht in obigem Sinne als Erhöhung des Nationalvermögens angesehen werden kann. Von der Jahresernte der deutschen Landwirtschaft und der Kohlenproduktion der deutschen Schwerindustrie, die binnen Jahresfrist verzehrt bzw. in Rauch und Ruß umgewandelt wird, dagegen kann man wirklich nicht sagen, daß diese Güter eine sichere Unterlage für die deutsche Währung und Zahlungsmittelmenge seien. — Gewiß schafft die deutsche werktätige Bevölkerung immer neue Werte, auf die sich dann stillschweigend die ihrer alten Sachwertdeckung beraubten Geldzeichen stützen und beziehen können, aber es kann m. E. ernstlich nicht bestritten werden, daß Neubauten eine bessere und sicherere Unterlage für die Ausgabe neuen Geldes seien. Charakteristisch für die zinskapitalistische Raubwirtschaft ist, daß man entgegen dieser inneren Logik, Häuser nicht als Deckung für Geldzeichen gelten lassen will, während man bekanntlich gleichzeitig ohne die geringsten Bedenken die gleichen Häuser zu den sichersten Unterlagen für die Ausgabe von verzinslichen Hypotheken, Pfandbriefen usw. ansieht und gelten läßt.

Die Hochfinanz sieht eben darin eine unbedingt sichere, sogar mündelsichere, zinsbare Anlagemöglichkeit, um durch einmalige Geldhingabe dauernden Zins zu erpressen.

Aber noch aus einem anderen Grunde kann die Behauptung der Gefahr inflationistischer Wirkung der Baubankscheine widerlegt werden.

Gemeinhin wird der Satz: Inflation entsteht, wenn ohne Schaffung neuer Werte, zu unproduktiven Zwecken neues Geld gedruckt wird, wohl nicht gut bestritten werden können. Dieser Satz ist auch so einleuchtend, daß ich noch niemals dagegen einen ernsthaften Einwand hörte. Geld zu drucken — ohne Werte zu schaffen — ja im Gegenteil die deutschen Vermögenswerte verschleudern zu lassen, war ja so ziemlich die Hauptbeschäftigung der Revolutionsmänner bis 1923. Sie haben es ja bekanntlich darin zu einer erstaunlichen Virtuosität gebracht mit dem selbstverständlichen Endergebnis der katastrophalen Zerstörung der deutschen Währung. Jemand braucht von Finanztechnik nicht das Geringste zu verstehen, er muß nur rein logisch denken, dann kann er aus obiger These den logischen Schluß ziehen: „Wenn neue Werte geschaffen werden, dann hat der Staat sicherlich das Recht, daraufhin neues Geld auszugeben, das dann eben seine einwandfreie Deckung in den neuen Werten findet." Also auf unsere Forderung nach Errichtung sozialer Bau- und Wirtschaftsbanken angewendet, heißt dies:

55

Digitized by Google

es kann gar keinem Zweifel unterliegen, daß der Staat (die Allgemeinheit) das Recht hat, neues Baugeld auszugeben, wenn nur dafür auch wirklich neue Häuser gebaut werden.

Der Einwand der inflationistischen Wirkung der Baugeldscheine ist also weder logisch noch währungstechnisch stichhaltig.

Trotzdem ist es absolut unzulässig, wenn diese Methode uferlos angewendet und auf alle möglichen Neubauten ausgedehnt würde. Deshalb soll auch die Tätigkeit der B.W.B. auf einen gewissen Übergangszeitraum begrenzt sein, bis die Wohnungsnot in ihrer fürchterlichsten Form beseitigt ist.

Ängstlichen Gemütern diene zur Beruhigung, daß gar keine Rede davon ist, daß der gesamte Gegenwert der neugebauten Häuser in neuen Baumarkscheinen in den öffentlichen Verkehr kommen würde. Nehmen wir an, es würden in zehn Jahren etwa drei Millionen fehlender Wohnungen zu bauen sein, die einen Kostenaufwand von 10 Milliarden M. erforderten, so wäre damit nicht gesagt, daß diese ganzen 10 Milliarden in Baubankscheinen ausgegeben würden und in den Umlauf kämen. Das würde selbstverständlich die Gefahr einer Inflation nahe rücken.

Zunächst würde sich diese Neuausgabe auf zehn Jahre verteilen und dann — was das Wichtigste ist — werden nur etwa 25% der Summe in Papiergeld ausgegeben, da die restlichen 75% aller Zahlungen für die Neubauten, außer Löhnen und Gehältern, bargeldlos überwiesen würden. Aber selbst diese Menge Papierscheine wäre unnötig, da ja mindestens dreimal in den zehn Jahren diese Scheine wieder in die öffentlichen Kassen zurückfließen würden, von wo sie den B.W.B. wieder zugeleitet, von neuem ausgegeben werden könnten. Es ist sehr viel wahrscheinlicher, daß der effektive Bedarf an neuen Zahlungsmitteln weit unter einer Milliarde bliebe — als darüber hinaus ginge.

Ja es ist durchaus denkbar, daß man die gesamte Finanzierung des Wohnungsbaues nahezu bargeldlos, also ohne Neuausgabe von Banknoten durchführen könnte, lediglich auf dem Wege des bargeldlosen Zahlungsverkehrs.

Damit ist aber jegliche Befürchtung von einer inflationistischen Wirkung dieser neuartigen Form der Finanzierung des Wohnungsbaues hinfällig geworden.

Die neugebauten Häuser bilden einen Gesamtdeckungsverband für die hingegebenen Kredite bzw. Bargeldausgaben. Jahr für Jahr fließen an Rückzahlungen viele Hunderte von Millionen in die Kassen der Bau- und Wirtschaftsbanken zurück, damit erhöht sich die Sicherheit von Jahr zu Jahr. Nach vollendeter Rückzahlung werden die eingetragenen Sicherheitshypotheken auf den neuen Häusern gelöscht. —

Die Wohnungsfrage ist damit gelöst.

Auch theoretisch ist die Lösung nicht angreifbar.

Digitized by Google

Verfehlte Versuche, gefährliche Experimente.

Wir haben in den bisherigen Kapiteln mit aller Klarheit gesehen, wie der Nationalsozialismus von Staatswegen die Wohnungsnot beseitigen wird, wir haben auch theoretisch nirgends eine Lücke im Gedankengange der B. W. B. feststellen können, nun werden wir uns kurz verschiedenen Versuchen zuwenden, die darauf abzielen, sich die Idee des zinslosen Baugeldes praktisch zunutze zu machen, und durch Vereinigung baulustiger Sparer Häuser zu bauen.

An sich wäre gegen solche Bestrebungen nichts einzuwenden, nur möge man sie in keinem Falle und in keinem Stadium mit unseren Vorschlägen zur B.W.B. vergleichen. Bei allen privaten Versuchen, zinsloses Baugeld aus Sparvereinigungen sich gegenseitig zu geben, handelt es sich darum, auf dem Rücken einer großen Zahl fleißiger Sparer einer kleinen Zahl Glücklicher oder Bevorzugter zinslose Baugelder zu geben. An sich ist dies ja nicht schwer — der Wunsch nach dem eigenen Heim, die Hoffnung in einer Spargenossenschaft ein sogar zinsloses Darlehen zu bekommen, treibt natürlich Tausende und aber Tausende gutwilliger und gutgläubiger Sparer in derartige Bau- und Siedlungsgesellschaften hinein und natürlich kann man aus den Spargeldern von tausend Mitgliedern à 200 M. = 200 000 M. — 20 Häuser bauen mit zinslosen Darlehen von je 10 000 Mark, gewiß sind dann die zwanzig glücklichen Gewinner solcher Häuser meist höchst befriedigt — und ebenso sicher werden zunächst die übrigen 980 Sparer ihre Sparwilligkeit verdoppeln, denn jeder hofft natürlich, daß er nun auch „bald drankommt". —

Dies wird ihm ja auch in allen Tonarten versichert. Aber bald hört der Zustrom neuer Sparer auf, wohl werden immer noch neue Häuser erstellt — aber es geht langsamer — schließlich kommen keine neuen Sparer mehr dazu, dann . . . ? Ja, dann — dauert es eben solange, bis die Hausbesitzer in Jahrzehnten (!) ihre billigen, zinslosen Baudarlehen zurückbezahlt haben, bis dann endlich die später eingetretenen Mitglieder drankommen. Inzwischen haben diese längst die Freude und das Vertrauen verloren. Kommen aber noch irgendwelche Unregelmäßigkeiten in der Geschäftsführung vor, dann ist das Ende der Zusammenbruch und der Verlust von Spargeld von tausenden fleißiger Sparer.

Was hier aber noch besonders betont werden muß, ist der Hinweis darauf, daß die oben skizzierten Bemühungen gar nichts zu tun haben mit der finanztechnischen Idee unserer Bau- und Wirtschaftsbank, die das souveräne Recht staatlicher Geldschöpfung auf Grund der vom Staate

Digitized by Google

großzügig organisierten Bautätigkeit, also auf Grund einwandfreier Wirtschaftserweiterung, benützt, um ein furchtbares soziales Übel zu heilen.

Unser Vorschlag ist ein Staatsgedanke — die anderen Versuche sind private Schlaumeiereien.

Bis zu welchen glatten und unverschämten Hochstapeleien diese „sozialen Großtaten" zuweilen herabsinken, beweist das Flugblatt eines Münchener Architekten, der kalt und frech versprach:

50 Pf. bis 2.— M. pro Woche
dafür bekommen Sie nach der Reihenfolge ihres Beitrittes ein Haus mit 2, 3, 4, 5, 6 Zimmern.

Tatsächlich fanden sich Tausende von Leichtgläubigen, die brav und bieder monatelang ihre 50 Pf. bis 2.— bezahlten, bis der geniale Baumeister dieses Luftschlosses verschwunden war, samt den Spargeldern!

Man braucht ja ein solches „Geschäft" nur großspurig aufzumachen und zu benennen: z. B. „Allgemeine Bauzentrale" und großartig loszulegen: „Das Häuserprojekt verteilt sich über ganz Deutschland, Sie brauchen keine Vormerkung am Wohnungsamt, Sie leisten kein Beitrittsgeld, benötigen keinen Anteilschein, sie übernehmen keine Haftung, auch keine Tausende von Mark als Anzahlung für einen evtl. Bau!" usw. usw. und alle diejenigen, die nie alle werden, bringen ihre Ersparnisse dar.

Auf einer soliden Basis stand die bekannte Deutsche Bau- und Siedlungsgemeinschaft in Darmstadt — D. B. S. G.

Diese Gesellschaft, die schon bis zu 40 000 Mitglieder zählte, hat tatsächlich bereits viele Hunderte von Häusern gebaut. Aber was sind viele Hunderte von Häusern, wo Zehntausende darauf warten. Selbstverständlich ist es theoretisch möglich, jedem Sparer einmal sein Haus zu bauen, wenn — ja wenn er inzwischen nicht gestorben ist!

Eine weitere Überlegung spricht gegen derartige Bau- und Siedlungsgesellschaften, welche sich zum Ziele gesetzt haben, ihren Mitgliedern zinslose Baudarlehen zu geben. Wir leben zur Zeit in einer Periode hochkapitalistischer Wirtschaft. Derjenige, der heute ein zinsloses Darlehen erhält, bekommt diese Vergünstigung natürlich dadurch, daß die weniger glücklichen, später Drankommenden, auf ihre Zinsen verzichten müssen. Solange ein solcher Verzicht ausgeglichen wird durch den Erhalt eines gleichen Darlehens in wenigen Jahren, mag es noch angehen — aber es ist sonnenklar, daß eben mindestens die Hälfte aller Sparer 15 und 20 und mehr *Jahre* warten müssen — selbst wenn alles gut geht — bis sie dann endlich ihre Darlehen bekommen. Aber dann haben sie den gesamten Zinsverlust auf ihre eigene Kappe zu nehmen — denn hätten sie nicht in teils selbstloser — teils gewinnsüchtiger Gesinnung ihre Ersparnisse einer solchen Genossenschaft gegeben, sondern — ich spreche von den jetzigen Verhältnissen — zur Sparkasse gebracht, dann könnten sie eben nach 15 Jahren glatt den doppelten Betrag als Frucht ihrer Sparsamkeit abheben, als sie bei ihrer Bau- und Siedlungsgesellschaft be-

Digitized by Google

kommen — wenn sie ihn bekommen. Denn bekanntlich verdoppelt sich ein Kapital in zirka 15 Jahren, wenn die Zinsen zum Kapital geschlagen werden.

Mag man derartige Gründungen ansehen wie man will. Eine kleine Gruppe, die ersten, meist die Gründer, hat riesige Vorteile, und die Mehrzahl hat nur Nachteile. Meist verkrachen solche Genossenschaften vor der Zeit — wenn sie nicht von vornherein auf Betrug angelegt waren. Nicht selten wandelt sich auch die ursprünglich beste und selbstloseste Absicht unter dem Druck der Verhältnisse in Hochstapelei.

Wir Nationalsozialisten haben nichts mit solchen Gründungen zu tun, deren Wesen ist grundlegend anders wie unser Vorschlag der Errichtung von Bau- und Wirtschaftsbanken.

Zinslose Wirtschaft in der heutigen zinskapitalistischen Wirtschaft ist nicht möglich, bzw. nur auf dem Rücken und zuungunsten anderer.

der Kreisleitung der Bibliothek
der NSDAP, Eisenach
Nr. 55

Digitized by Google

Schlußwort.

Dem aufmerksamen Leser kann nicht entgangen sein, daß unsere Vorschläge nichts zu tun haben mit den verschiedenen gut- und bösgemeinten Versuchen im Rahmen der heutigen zinskapitalistischen Raubwirtschaft eben dieser Wirtschaft mit naiven Mitteln ein Schnippchen zu schlagen, indem sich größere oder kleinere Gruppen zusammentun, fleißig sparen und dann mit den zusammengesparten Geldern einigen Glücklichen oder Gerissenen zinslose Darlehen geben, die dann davon sich Wohnungen bzw. Häuser bauen. Ein solches Vorgehen ist weder eine neue oder originelle wirtschaftliche Idee, noch eine wirklich schöpferische Idee, noch auch ein wirksames Mittel, um einen der größten sozialen Notstände — die Wohnungsnot — zu bekämpfen.

Aber ebensowenig können und werden die verschiedenen Mittel, Methoden, gesetzlichen Vorschriften und sonstigen Versuche, die wir eingangs kennen gelernt haben, das Übel von Grund aus beseitigen, weil sie am Kern der Dinge vorbeigehen. Ein Staat, wie der Weimarer, der im tiefsten Grunde den kapitalistischen Mächten gegenüber völlig unfrei ist, kann, — nein er *darf* — ja niemals zulassen, daß eine so grundstürzende Maßnahme, wie

die Bau- und Wirtschaftsbank,

durchgeführt wird.

Ja, wenn unser Vorschlag nur einseitig die Wohnungsnot beseitigen würde — ohne gleichzeitig das kapitalistische System tödlich zu treffen —, dann könnten wir wohl auf praktische Erfolge rechnen. Wir werden auch bei unserer Agitation — die wir unermüdlich zu treiben haben — gerade mit unseren Anträgen auf Errichtung sozialer Bau- und Wirtschaftsbanken immer wieder in den Kreisen der schaffenden Bevölkerung und auch bei den politischen Parteien bis tief hinein zur Linken Verständnis und anfänglich Unterstützung finden, wie die Fälle in Thüringen und Mecklenburg beweisen — und neuerdings in Oldenburg — aber wir werden dann immer zum Schluß auf die entschiedene Ablehnung der Hochfinanz stoßen, die ja die Reichsregierung vollkommen in der Tasche hat.

So müssen wir wissen und erkennen — auch die Durchführung einer so eminent wirtschaftlichen Angelegenheit, wie es die Bau- und Wirtschaftsbank ist, — kann nur erkämpft werden auf dem politischen Schlachtfeld.

Digitized by Google

Nur der Nationalsozialismus wird dereinst mit starker und sicherer Hand die Wohnungsfrage lösen können — aber auch er nur nach Erringung der politischen Macht.

Wir wollen die politische Macht, weil wir nicht wollen, daß das deutsche Volk in Wohnungsnot und Erwerbslosenelend und in Judenknechtschaft verkommt.

Die Politik ist das Schicksal.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	3
Die Ursachen der Wohnungsnot	5
Der Bedarf an Wohnungen	5
Die Bautätigkeit	6
Die Wohnungszwangswirtschaft	7
Der Wohnungs-Neubau	9
Die Lösung	10
Die soziale Bau- und Wirtschaftsbank	17
I. Der Antrag Feder im Reichstag	17
II. Begründung des Antrages	20
III. Der Aufbau der Baubank	22
IV. Der volkswirtschaftliche Wert	24
V. Einwendungen	25
VI. Rechtliches	26
VII. Praktische Schritte zur Verwirklichung der Idee	27
a) Thüringen	27
b) Mecklenburg	34
c) propagandistisch	34
Theoretische Bemerkungen	38
Verfehlte Versuche, gefährliche Experimente	41
Schlußwort	44

Digitized by Google

Digitized by Google

Nationalsozialistische Monatshefte

Herausgeber:

Adolf Hitler

Wissenschaftliche Zeitschrift der N.S.D.A.P.

Die Nat.-soz. Monatshefte führen in das Wesen der politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bestrebungen ein und versuchen, das gesamte heutige Leben vom nationalsozialistischen Standpunkt aus zu beleuchten.

Bezugspreis vierteljährlich bei freier Zustellung ins Haus M. 1.66. Einzelnummer 60 Pfennig.

Verlag Frz. Eher Nachf., G.m.b.H.
München 2, NO

Digitized by Google

Verlag Frz. Eher Nachf., G. m. b. H., München 2, NO.

In unserem Verlag erschien:

Mein Kampf. Von Adolf Hitler. Volksausgabe Ganzl. . . .	RM.	7.20
Der Glaube an Deutschland. Ein Kriegserleben von Verdun bis zum Umsturz. Von H. Zöberlein. Ganzleinen . . .	„	7.20
Gold oder Blut. Der Weg aus dem Chaos. Von Otto Bangert. Ganzleinen gebunden RM. 3.60. Kartoniert . .	„	2.70
Deutsche Revolution. Ein Buch vom Kampfe um das Dritte Reich. Von Otto Bangert. Ganzleinen RM. 5.40. Kart.	„	3.60
Von deutscher Art und deutscher Tat. Buch der Hitlerjugend. Von A. Reich. Ganzleinen	„	7.50
Michael. Ein deutsches Schicksal in Tagebuchblättern. Roman von Dr. J. Goebbels. Gebunden	„	5.85
Kampf um Berlin. Von Dr. J. Goebbels. In Ganzl. geb. RM. 5.50, broschiert	„	4.—
Das Buch Isidor. Ein Zeitbild voll Lachen und Haß. Von Dr. J. Goebbels und Mjoelnir. 4. Auflage. Ganzleinen .	„	4.—
Kartoniert	„	3.—
Knorke. Ein neues Buch Isidor. Von Dr. Goebbels u. a. Kartoniert RM. 3.—. Ganzleinen	„	4.—
Der kesse Otje. Erlebnisse eines Berliner Jungen. Von Martin. Kartoniert	„	2.—
Die zweite Revolution. Briefe an Zeitgenossen von Dr. Jos. Goebbels. Kartoniert	„	—.70
Die Revolution des Faschismus. Von Cav. V. Meletti. Deutsche Übersetzung von H. Ludwig. Kartoniert . . .	„	1.80
Männer um Mussolini. Von F. C. Willis. Kartoniert . . .	„	—.80
Deutsche Westwanderung. Eine kolonialpolitische Studie von Dr. W. Kundt. Kart. RM. 3.—, Ganzleinen	„	4.50
Die Klassenkampftheorie und ihre Widerlegung. Von Dr. Walther Schmitt. Kartoniert	„	2.25
Der Heinesprozeß. Ein Kapitel deutscher Notzeit. Kart. . .	„	1.80
Die Geheimnisse der Weisen von Zion. Herausgegeben von Gottfr. zur Beek. Geheftet	„	—.90
Der Weltverschwörerkongreß zu Basel. Um die Echtheit der zionistischen Protokolle. Von Alfred Rosenberg. Geh. . .	„	—.45
Das Wesensgefüge des Nationalsozialismus. Von Alfred Rosenberg. Broschiert	„	1.—
Nationale Erziehung. Von Univ.-Prof. Dr. Stark. Brosch. . .	„	—.80
Nationalsozialismus und katholische Kirche. Mit einer Antwort auf Kundgebungen deutscher Bischöfe. Von Univ.-Prof. Dr. J. Stark. Geheftet	„	1.10
Katholische Kirche und Judentum. Von Dr. theol. J. A. Kosler. 2. Aufl., geheftet	„	—.50
Liederbuch der N.S.D.A.P. „Mit Hitler". Kartoniert . . .	„	—.50

Ausführlicher Verlagsprospekt auf Wunsch kostenlos!

Digitized by Google

Der Name „Völkischer Beobachter" ist zu einem Programm für [illegible] geworden. Von einer ganzen Welt von Feinden befehdet und angefeindet, unzählige Male verfolgt und verboten, hat unser Zentralorgan Jahr und abermals Zehntausenden von Kämpfern die geistigen Grunderkenntnisse und Grundlagen vermittelt, die das Wesen unserer heutigen nationalsozialistischen Auffassung ausmachen. Über das ganze deutsche Sprachgebiet in Europa verbreitet, hat unser „Völkischer Beobachter" überall mitgeholfen, Zellen für den deutschen Freiheitskampf zu schaffen, vorhandenen Gruppen aber jene Erkenntnisse zu vermitteln, die für die Einheitlichkeit des Denkens und Handelns unserer Bewegung unerläßlich sind.

Adolf Hitler

VÖLKISCHER BEOBACHTER

Zentralorgan der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei

Herausgeber

ADOLF HITLER

Deutscher!

Lies auch Du das Blatt, das seit 11 Jahren für die Ehre und Freiheit unseres Volkes kämpft, um die Seele aller Deutschen ringt und in einem heroischen Kampf gegen das Gift der jüdischen Weltpresse steht.

Bestelle das Blatt Adolf Hitlers, die Tageszeitung

VÖLKISCHER BEOBACHTER

Der Völkische Beobachter erscheint in 2 Ausgaben:

Reichsausgabe, monatliche Bezugsgebühr RM. 2.60
Bayernausgabe, " " " 2.90
jeweils zuzüglich Bestellgeld.

Einzelnummer 20 Pfennig

Probenummern kostenlos vom Zentralverlag der N.S.D.A.P.

Frz. Eher Nachf., G.m.b.H., München 2, NO

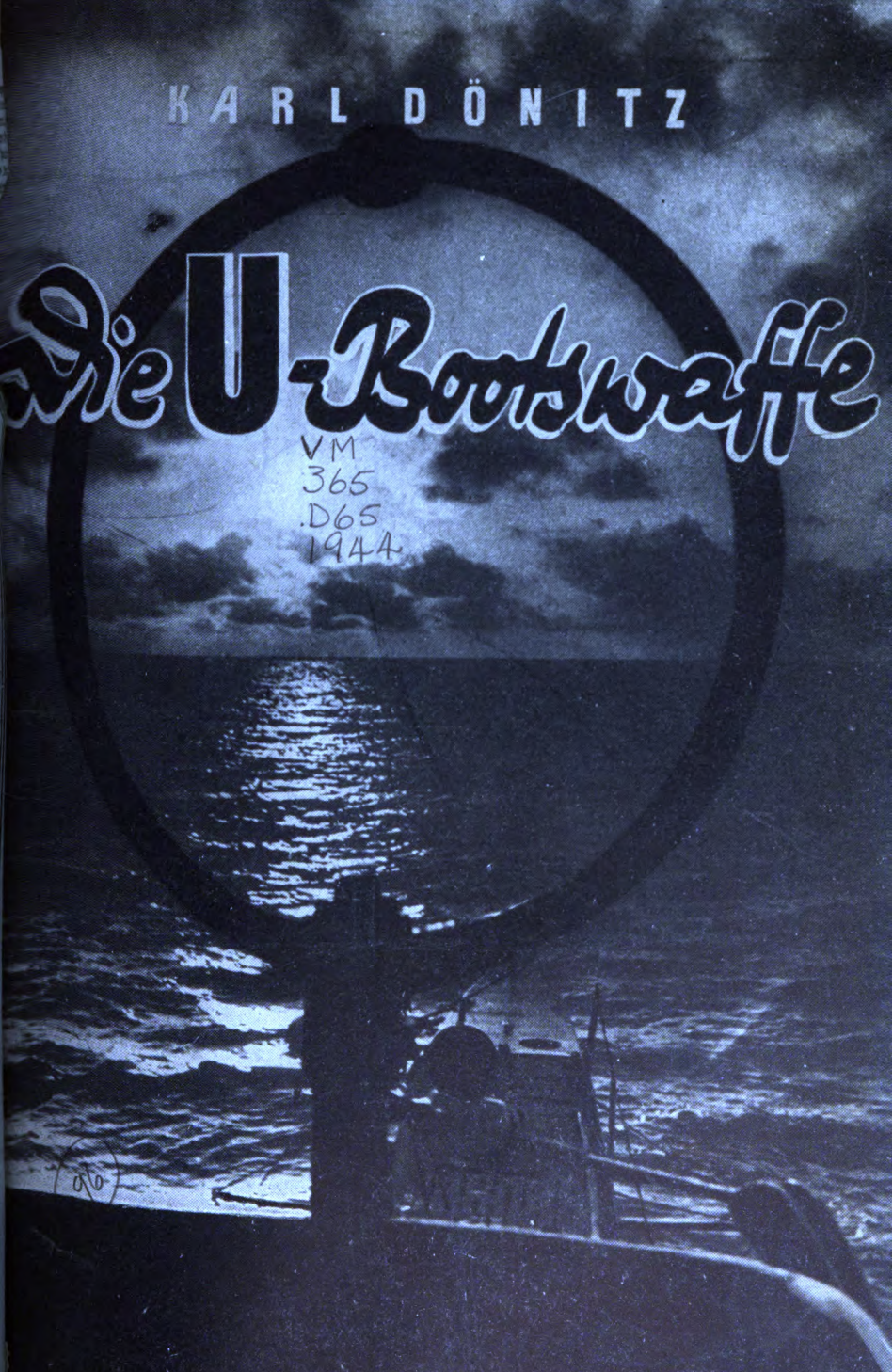
Druck: J. G. Weiß'sche Buchdruckerei, München

Digitized by Google

KARL DÖNITZ

Die U-Bootswaffe

VM
365
.D65
1944



VERLAG E.S. MITTLER & SOHN · BERLIN

Digitized by Google

Die U-Bootswaffe

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Dönitz

Digitized by Google

Die U-Bootswaffe

Von

Großadmiral Karl Dönitz

Vierte Auflage

1944

Verlag von E. S. Mittler & Sohn · Berlin

Digitized by Google

VM
365
.L65
1944

Alle Rechte
aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind
vorbehalten

Copyright 1939 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin
Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Buchdruckerei, Berlin
Printed in Germany

Digitized by Google

Heft
R.M.Nr.
2-12-40

Vorwort

Das Ziel des Krieges ist, den Gegner durch Bedrohung oder Vernichtung seiner wichtigen Lebensbedingungen zur Annahme der eigenen Forderungen gefügig zu machen. Der beste Weg hierfür ist die Vernichtung der gegnerischen Kampfkraft. Zur Erreichung dieses Zieles hat der Mensch in der Kriegführung daher von jeher versucht, dem Gegner auf dem Kampffelde mit neuen Waffen entgegenzutreten, Waffen, von denen erhofft wurde, daß der Gegner ihnen wehrlos gegenüberstehen würde, die daher die eigene Überlegenheit und den Sieg bringen sollten.

Die gewaltigen Fortschritte der Technik im 19. und 20. Jahrhundert haben diesem Streben des Menschen nach neuen Kampfmitteln besonders den Weg bereitet.

Das U-Boot wurde im 19. Jahrhundert ein solches, ganz neue Möglichkeiten bietendes Mittel des Seekrieges.

Wenn auch heute dem U-Boot die das Überwasserschiff schützenden Abwehrwaffen gegenüberstehen, so übt das U-Boot doch auch heute noch seinen umwälzenden Einfluß auf die Seekriegführung aus.

Die U-Bootswaffe ist daher ein Kampfmittel, das zu betrachten auch für den Laien von Wert sein wird.

Januar 1939.

Der Verfasser.

Digitized by Google

Digitized by Google

Inhalt

Geschichtliches 1
Bushnel — Foulton — Bauer — Laubeuf

Beschreibung eines U-Boots 4
a) Der Bootskörper — b) Taucheinrichtungen — c) Das Tauchmanöver — d) Preßluftanlage — e) Gebläse — f) Dieselmotor — g) Elektrische Motoren — h) Akkumulatorenbatterie — i) Sehrohranlage — k) Lüftungsanlage und Luftreinigung — l) Rettungseinrichtungen — m) Nachrichtenmittel

Die Waffen des U-Boots 23
1. Die Torpedowaffe — 2. Die Minenwaffe — 3. Die Artilleriewaffe

Die Besatzung des U-Boots 26

Die militärische Verwendung des U-Boots 29
a) Das Wesen des U-Boots — b) Die militärischen Aufgaben des U-Boots: 1. Torpedoträger — Der Unterwasserangriff — Der Überwasserangriff — 2. Die Verwendung des U-Boots im Minenlegen — 3. Die Verwendung des U-Boots als Fernaufklärer — 4. Die Verwendung des U-Boots im Handelskrieg — 5. Die Verwendung des U-Boots in Zusammenarbeit mit Überwasserkriegsschiffen

Der U-Bootsbau 51
1. Allgemeines — 2. Die Hauptkriegsmarinen

Die U-Boots-Abwehr 63

Schlußwort 65

Digitized by Google

Digitized by Google

1. Kapitel

Geschichtliches

Das Streben des Menschen, mit einem Schiff auch unter Wasser fahren zu können, ist sehr alt. Eine Fülle phantastischer Ideen bezeichnen seinen Weg. In einer Zeit unentwickelter Technik mußten jedoch alle Versuche, ein tauchbares Boot zu schaffen, scheitern. Mit welch einfachen Mitteln, verglichen mit der heutigen Zeit, die mutigen Pioniere des U-Bootsbaus ihr Ziel zu erreichen suchten, zeigt das Beispiel des „U-Boots" des Amerikaners David Bushnel aus dem Jahre 1775, des ersten tauchbaren Bootes, das wirklich gefahren und ein feindliches Schiff angegriffen hat.

Bushnel

Der Rumpf des Bootes hatte die Form von zwei zusammengelegten, gewölbten Muschelschalen. Ein Mann, auf einer Holzplanke im Innern des Bootes sitzend, war seine Besatzung. Durch ein Ventil ließ er soviel Wasser in einen Tank, daß das Boot unter Wasser ging. Mit einer Handkurbel bediente er dann die archimedische Schraube des Bootes, die seine Muschelschale vorwärts bewegte. Eine Mine war außen am Boot an dem Schraubengewinde eines Bohrers befestigt, der ebenfalls von innen bedient werden konnte. Der Angriffsgedanke war: mit dieser getauchten Schildkröte ein Schiff anzusteuern, das Gewinde des Bohrers, an dem die Mine hing, in den Rumpf des Schiffes zu bohren, das Boot dann von der Achse des Bohrers zu lösen und die Mine, nach einem eingestellten Uhrwerk, am Schiffsrumpf des Gegners explodieren zu lassen.

Im nordamerikanischen Freiheitskrieg lag eine englische Fregatte auf der Reede von New York vor Anker. Der brave Bushnel bewegte sich unter Wasser auf diese zu, bis er an den Rumpf der Fregatte stieß. Er bediente jetzt seinen Bohrer, hatte jedoch das Pech, auf eine metallische Platte zu treffen, so daß er nach langem Mühen seinen Versuch aufstecken und den

Digitized by Google

Rückmarsch antreten mußte. Unterwegs löste sich seine Mine von dem Bohrer und explodierte, ohne Schaden anzurichten. Der Lohn für seinen mutigen Versuch waren Spott und Ablehnung seines Tauchbootes. Welches Mißgeschick für diesen mutigen Mann! Bei etwas mehr Glück wären ihm Erfolg und Förderung seines Strebens beschieden gewesen.

Foulton

Durch seinen Landsmann Bushnel angeregt, beschäftigte sich der schöpferische Geist des Amerikaners Foulton, des Erfinders des Dampfschiffes, ebenfalls mit dem Problem des tauchbaren Bootes. Unterstützt von Napoleon Bonaparte, der jedes Streben nach einem Mittel, Englands Seeherrschaft zu mindern, förderte, baute Foulton im Jahre 1801 in Frankreich ein Unterseeboot.

Dies Boot war das erste seiner Art mit kreisrundem Querschnitt, zum erstenmal wurden zu seiner Steuerung Tiefenruder angewandt.

Der Antrieb unter Wasser erfolgte durch Treträder, die von Menschenkraft bedient wurden.

Das Boot machte verschiedene gelungene Versuchsfahrten. Ein kriegerischer Erfolg war ihm jedoch nicht beschieden.

Als Foulton im Jahre 1805 seine Erfindung der englischen Admiralität anbot, war der greise Sir John Jervis, der Sieger der Seeschlacht von St. Vincent, Erster Seelord. Bekannt ist der seherhafte Ausspruch dieses Mannes, mit dem er das Angebot abwies: „Don't look at it, and don't touch it. If we take it up, other nations will; and it will be the greatest blow at our supremacy on the sea that can be imagined*)."

Bauer

In der Geschichte der U-Boots-Erfinder ist als nächster der Name des bayrischen Unteroffiziers Bauer zu nennen. Er arbeitete im Jahre 1850 das Projekt eines Unterseebootes aus, das auch von der Regierung von Schleswig-Holstein angenommen und gebaut wurde.

Nach einigen gelungenen Fahrten sank das Boot jedoch im Kieler Hafen. Die Besatzung konnte sich retten — aber die Unterstützung Bauers durch

*) Seht nicht hin und rührt nicht dran! Wenn wir es (das Projekt) aufnehmen, werden es andere Nationen auch tun; und es wird der größte Schlag gegen unsere Überlegenheit auf dem Meere sein, den man sich vorstellen kann.

Digitized by Google

die Regierung hatte ihr Ende erreicht. Das Bauersche U-Boot wurde später gehoben und befindet sich jetzt in Berlin im Museum für Meereskunde.

Spätere Boote, die Bauer in Rußland baute, waren bereits mit mehreren Tauchtanks und mit einem auf einer Spindel verschiebbaren Trimmgewicht ausgerüstet. Die Antriebsschraube dieser Boote mußte immer noch durch ein Tretrad bedient werden. Wegen Fehlens einer geeigneten Maschinenkraft als Antrieb war die Zeit für ein brauchbares U-Boot noch nicht gekommen.

Bauer teilte deshalb auch das Los vieler Erfinder, er starb verarmt und verbittert.

Die letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts brachten den Übergang zum maschinellen Antrieb und damit einen neuen Aufschwung in der Entwicklung eines brauchbaren U-Boots.

Neben dem Schweden Nordenfelt, den Amerikanern Holland und Blake, waren es vor allem die Franzosen, die mit dem Elan ihres beweglichen Geistes die U-Bootsidee zu verwirklichen suchten. Die U-Boote der Franzosen Brun, Bourgeois, Goubet und Zedé, die ersteren angetrieben durch Preßluftmotoren, die späteren durch Elektromotoren, waren die Vorläufer der epochemachenden U-Bootskonstruktion des französischen Ingenieurs Laubeuf.

Laubeuf

Dieser konstruierte im Jahre 1897 das französische U-Boot „Narval", das das Vorbild aller späteren Zweihüllenboote sämtlicher Nationen ist. Grundlegend bei diesem Boot ist folgendes: Ein zylinderförmiger Druckkörper nimmt die Armierung und den Antrieb des Bootes auf; die Tauchtanks befinden sich jedoch außerhalb des Druckkörpers und umgeben diesen mit einer nicht druckfesten Außenhülle, die bei gefluteten Tanks gleich großem Druck von innen und außen ausgesetzt ist. Diese Außenhülle braucht daher in ihrer Form auch nicht nach dem Gesichtspunkt möglichst hohen Druckwiderstandes gebaut zu werden. Sie erhält deshalb die für die Geschwindigkeit des Bootes günstigere, schnittigere Form eines Überwasserschiffes.

Der „Narval" war ein Boot von ausgetaucht 120 t, untergetaucht 200 t; über Wasser fuhr das Boot mit Petrol-, unter Wasser mit Elektromotoren; Geschwindigkeit des Bootes über Wasser 11 sm, unter Wasser 8 sm.

Mit dieser Entwicklung war grundsätzlich die Frage des Baus eines Unterseeboots technisch gelöst. Die anderen Nationen, Amerika, England und 1904 auch Deutschland, folgten Frankreich nun im Bau von Untersee-

Digitized by Google

booten. Militärisch brauchbar und leistungsfähig waren die U-Boote jedoch erst nach der Verwendung des Dieselmotors als Antrieb.

Es setzte jetzt die Entwicklung ein, die zu den bewährten deutschen U-Booten des Weltkrieges führte, die als Hochsee-Unterseeboote mit langer Seeausdauer und unbeschränkter Seefähigkeit in heimatfernen Meeren verwandt werden konnten.

Die Entwicklung führte weiter zu dem heutigen U-Boot aller Typen und aller Nationen. Doch hierüber wird später noch Näheres zu sagen sein.

2. Kapitel

Beschreibung eines U-Boots

a) Der Bootskörper

Das U-Boot ist ein Schiff, das wie alle anderen Seefahrzeuge über Wasser fahren kann, das jedoch auch in der Lage ist, zu tauchen, unter Wasser zu fahren und wieder aufzutauchen.

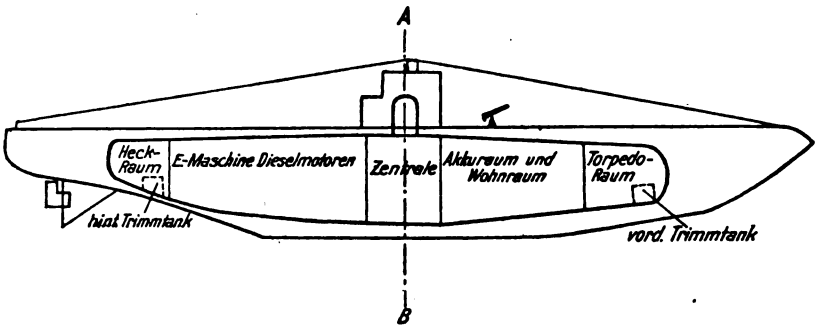
Es ist daher notwendig, daß Besatzung und alle lebenswichtigen Einrichtungen des Bootes sich in einem Raum befinden, der fähig ist, den Druck des Wassers in getauchtem Zustand auszuhalten.

Dieser Raum wird von dem sogenannten Druckkörper gebildet. Der Druckkörper ist zylindrisch, verjüngt sich nach vorn und hinten und ist durch halbkugelförmige Böden an den Enden abgeschlossen. Auf größeren U-Booten wird der Druckkörper durch druckfeste Schotten in mehrere Abteilungen unterteilt. Die U-Boote sind so in der Lage, erhebliche Wassertiefen aufzusuchen. Im Kriege waren unsere U-Boote für Tauchtiefen von 50 bis 80 m gebaut. So mancher U-Bootskommandant ist jedoch im Kriege, meist sehr unfreiwillig, auf noch größerer Tiefe gewesen und trotzdem wieder ans Tageslicht gekommen.

Die Raumeinteilung ist im großen ganzen auf allen U-Booten dieselbe: ganz vorn liegt der Torpedoraum, es folgt die Akkumulatorenbatterie, anschließend die sogenannte Zentrale, in der sich die Bedienungseinrichtungen des Bootes befinden; es schließen sich dann an: der Dieselmotorenraum, der Elektro-Maschinenraum und der Heckraum, der auf den meisten U-Booten auch eine Hecktorpedoarmierung enthält.

Digitized by Google

Die Wohngelegenheiten für die Besatzung befinden sich in den Torpedo- und Akkumulatorenräumen.



Skizze 1. Inneneinrichtung eines U-Boots

Für die Überwasserfahrt hätte nun ein solch zylindrischer Druckkörper eine sehr ungeeignete Form. Der vordere Teil des Druckkörpers ist daher mit einem Vorschiff umbaut, und über seine ganze Länge ist ein Oberdeck gelegt. Vorschiff und Oberdeck sind nicht druckfest. Es ist daher notwendig, daß Vorschiff und Oberdeck mit Öffnungen und Flutschlitzen ausgestattet sind, damit beim Tauchen das Wasser diese Umbauten frei durchspülen kann. Der Wasserdruck ist dann innerhalb und außerhalb dieser Räume derselbe. Andernfalls würde der Wasserdruck die Wände von Vorschiff und Oberdeck eindrücken. Das U-Boot erhält in dieser Weise durch Vorschiff und Oberdeck eine für die Überwasserfahrt günstige, schnittige Form.

Druckfest auf der Mitte des Druckkörpers über der Zentrale aufgenietet oder aufgeschweißt ist der Turm. Aus dem Turm führt der Kommandant bei der Unterwasserfahrt das Boot. Durch die Turmdecke ist das Sehrohr geführt, durch das allein der Kommandant bei der Unterwasserfahrt sehend mit der Welt über Wasser Verbindung hat.

Auf dem Turm ist durch eine Blechwandverkleidung eine Brücke aufgesetzt. Von dieser Brücke wird das U-Boot über Wasser gefahren. Hier steht das Brückenpersonal — der Rudergänger, Ausguck- und Signalposten —, der Wachoffizier und der Kommandant. Durch eine Sprachrohrverbindung kann die Bootsführung ihre Befehle in das Innere des Bootes geben.

Der Turm hat an seiner Decke ein druckfestes Einsteigeluk. Ebenso sind Zentrale und Turm durch ein druckfestes Luk miteinander verbunden. Im

Digitized by Google

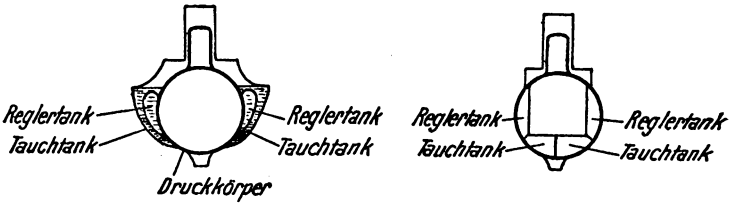
allgemeinen befinden sich auch auf dem Druckkörper vorn und hinten Einsteigeluks, die jedoch wegen ihrer niedrigen Lage meistens in See geschlossen werden müssen, damit der Seegang nicht in das Boot hineinschlagen kann.

b) Taucheinrichtungen

Tauchtanks

Es ist so in großen Zügen eine Beschreibung des U-Bootskörpers gegeben. Es ist gezeigt, daß durch die eigentliche druckfeste Bootsform das U-Boot in der Lage ist, unter Wasser den Druck des Wassers auszuhalten. Es ist jetzt darzulegen, wie das U-Boot tauchen und unter Wasser steuern kann.

Schwimmt das U-Boot über Wasser, so hat es Auftrieb, das heißt, das Gewicht der Wassermenge, die das U-Boot in ganz eingetauchtem Zustand verdrängen würde, ist größer als das Eigengewicht des U-Boots. Der Bootskörper ist also spezifisch leichter als das Wasser. Damit das U-Boot tauchen kann, muß also dieser Auftrieb aufgehoben, es muß das spezifische Gewicht des U-Boots vergrößert werden, so daß dieses mindestens gleich dem spezifischen Gewicht des Wassers ist.



Skizze 2

Hierfür besitzt das Boot die Tauchtanks. Die Größe der Tauchtanks ist so bemessen, daß ihr Wasserinhalt etwa dem Auftrieb des Bootes bei der Überwasserfahrt entspricht.

Die Tauchtanks sind bei der Überwasserfahrt voll Luft. Durch Öffnen der Flutklappen an der unteren Seite und der Entlüftungen an den oberen Decken der Tauchtanks kann beim Tauchmanöver die Luft aus den Tanks ausströmen und das Wasser durch die Tauchklappen in die Tanks nachdringen. Die Tauchtanks sind dann vollgeflutet, ihr Wasserinhalt entspricht dem bisherigen Auftrieb des Bootes, so daß dieses nun seine Schwimmfähigkeit verloren hat und taucht.

Digitized by Google

Die Tauchtanks des U-Boots liegen beim Einhüllenboot innerhalb des Druckkörpers, beim Zweihüllenboot außen, zu Seiten des Druckkörpers.

Reglertank

Es wird nun das Gewicht des U-Boots nicht immer dasselbe sein. Die Menge der mitgeführten Munition oder des Proviants, die Zahl der Besatzung wird wechseln. Andrerseits wird der Salzgehalt des Wassers, in dem das U-Boot taucht, verschieden sein. Ein jeder weiß, daß er in Salzwasser leichter schwimmt als in Süßwasser. Auch das U-Boot wird also je nach dem Salzgehalt des Wassers leichter oder schwerer sein. Der Auftrieb des U-Boots wird also nicht immer gleich sein und damit auch der Inhalt der Tauchtanks diesem nicht immer genau entsprechen. Das U-Boot wird daher nach dem Tauchvorgang, nach dem Füllen der Tauchtanks, in den seltensten Fällen das gleiche Gewicht wie die verdrängte Wassermenge haben, also nicht auf derselben Tiefe bleiben, sondern entweder sinken oder steigen. Es wird also erforderlich sein, das Gewicht des U-Boots nun genauer abzustimmen. Dies erfolgt durch Leichtermachen, „Lenzen" (Leermachen), oder Schwerermachen, „Fluten" des Reglertanks mit Seewasser, so lange, bis das spezifische Gewicht des Bootes annähernd gleich dem des Wassers ist.

Der Reglertank liegt möglichst in der Nähe des Gewichtsschwerpunktes des Bootes, in der Zentrale, damit durch die Veränderung des Inhalts des Reglertanks nicht Neigungen des Bootes in der Längsrichtung erfolgen.

Trimmtank

Damit kommen wir zu einem weiteren Hilfsmittel der Taucheinrichtung des U-Boots, den Trimmtanks.

Unter „Trimmlage" des Bootes ist die Neigungslage des Bootes in der Längsrichtung zu verstehen. Sie zu regulieren, d. h. eine Lastigkeit des Bootes nach vorn oder hinten aufzuheben, bzw. für gewisse Fälle absichtlich herzustellen, ist Aufgabe der Trimmtanks. Je ein Trimmtank liegt möglichst weit vorn und hinten im Boot, um einen möglichst langen Hebelarm für ihre Wirkung zu erzielen. Die beiden Trimmtanks sind durch eine Leitung verbunden. Durch Wasserverschiebung zwischen den beiden Trimmtanks können Achter-*) oder Vorlastigkeiten des Bootes aufgehoben, das Boot auf ebenen Kiel gelegt werden.

*) achtern = hinten.

Digitized by Google

Tiefenruder

Der Druckkörper machte das U-Boot — dem Wasserdruck gegenüber — tauchfähig. Die gefluteten Tauchtanks vernichteten den Auftrieb, die Schwimmfähigkeit des Bootes. Durch den Regler wurde das Gewicht des Bootes genauer dem Gewicht der verdrängten Wassermenge angepaßt. Durch die Trimmtanks konnten Lastigkeiten des Bootes beseitigt werden.

Theoretisch müßte das Boot so in der Lage sein, auf einer bestimmten Wassertiefe, für die es gewichtsmäßig ausgeglichen ist, zu schweben. Dies wird praktisch jedoch nur sehr schwer und nur für geringe Zeit möglich sein. Der geringste Auf- oder Untertrieb des Bootes, der in seiner Feinheit auch nicht durch Veränderungen der Reglerfüllung auszugleichen ist, werden das U-Boot entweder steigen oder sinken lassen. Es kommt hinzu, daß der Salzgehalt des Wassers, in dem das U-Boot schwimmt, durchaus nicht gleichmäßig und gleichbleibend ist. Das Wasser ist häufig in seiner Dichte, seinem Salzgehalt geschichtet und hierin auch schon auf kurzen Strecken verschieden. Wenn es sich hierbei auch nur um geringe Änderungen des spezifischen Gewichts des Wassers handelt, so wirken sich diese jedoch bei der Größe der verdrängten Wassermenge des U-Boots erheblich aus. Wird z. B. bei einem U-Boot von 500 t das spezifische Gewicht des verdrängten Wassers nur um $^1/_{1000}$ geringer, so ist das U-Boot um ½ Gewichtstonne zu schwer, es wird also sinken.

Um ein U-Boot auf einer bestimmten Tiefe halten zu können, muß es daher durch Tiefenruder auf dieser Tiefe gesteuert werden. Hierzu muß das U-Boot sich in Fahrt befinden, denn nur dann ergeben die Flächen der Tiefenruder Steuerwirkung. Ein U-Boot kann sich daher grundsätzlich nicht bewegungslos, d. h. mit gestoppten Maschinen, unter Wasser halten. Es muß in Fahrt bleiben.

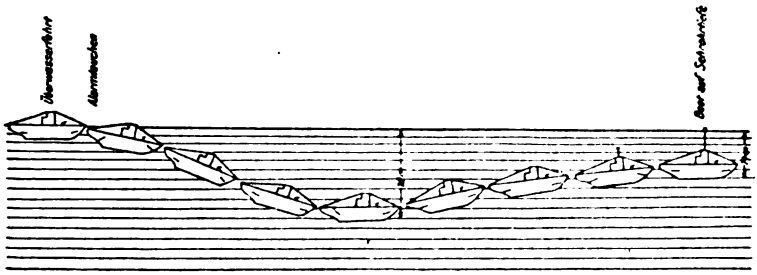
Im allgemeinen hat das U-Boot zwei Paar Tiefenruder, ein Paar möglichst weit vorn und ein Paar hinten unmittelbar hinter den Schrauben. Die Tiefenruder werden vom Bootsinnern, von der Zentrale aus, bedient. Durch ihre Anordnung an den Bootsenden sind ein möglichst langer Hebelarm und damit hohe Steuerwirkung erreicht. Ihre Wirkung ist um so größer, je größer die Fahrt des U-Boots, je stärker also der Wasserdruck auf die Flächen der Ruder ist. Mit den Tiefenrudern läßt sich das U-Boot genau auf der gewünschten Tiefe steuern. Sie können dem Boote ferner jede gewünschte Lastigkeit, z. B. beim Tauchmanöver, geben.

Digitized by Google

c) Das Tauchmanöver

Wir haben vorstehend die wesentlichen Taucheinrichtungen des U-Boots kennengelernt. Zusammenwirkung und Bedienung dieser Einrichtungen sollen im folgenden in der Beschreibung eines Tauchmanövers gezeigt werden.

Nehmen wir an, das U-Boot befindet sich im Kriegsgebiet, in der gewöhnlich üblichen Überwasserfahrt. Normalerweise fährt nämlich das U-Boot über Wasser. Nur bei Insichtkommen des Feindes geht es bei Tage, zum Angriff auf den Feind — oder um feindlichem Angriff auszuweichen — unter Wasser.



Skizze 3

Auf der Brücke befindet sich die Wache: der Wachhabende Offizier mit seinen Ausguckposten, die dauernd aufmerksam Himmel und Horizont nach Insichtkommen von Schiffen oder Flugzeugen absuchen.

Das Luk von der Brücke zum Turm ist offen, ebenso das Luk zwischen Turm und Zentrale. Sonst sind alle Niedergänge an Oberdeck geschlossen, damit das U-Boot sich in möglichst tauchklarem Zustand befindet.

Im Turm oder in der Zentrale befinden sich der Rudergänger und der Posten Maschinentelegraph, die für den zu steuernden Kurs und die zu laufende Fahrt ihre Befehle vom Wachhabenden Offizier von der Brücke erhalten. Im U-Boot selbst ist die Hälfte der Besatzung auf ihren Stationen: da das U-Boot über Wasser fährt, laufen die beiden Dieselmaschinen und werden von der technischen Maschinenwache gewartet. In der Zentrale ist der wachhabende Unteroffizier bereit, Befehle des Leitenden Ingenieurs für die technische Bereitschaft des U-Boots entgegenzunehmen. Die übrige Besatzung macht ihren Tagesdienst: Wartung der Waffen und Einrichtungen des Bootes — oder sie befindet sich in Ruhe, um für die kommende Wachablösung bereit zu sein.

Digitized by Google

Da z. Z. kein Feind in Sicht ist, ist der Kommandant des U-Boots an keinen Platz im Boot gebunden. Nehmen wir an, er ist gerade auf der Brücke, da der Wachhabende Offizier ihm gemeldet hat, daß es anfängt, unsichtig zu werden.

Das U-Boot rollt und stampft leicht in dem Seegang, die Seen spülen über das Oberdeck des Bootes, dann und wann kommen ein paar Spritzer einer sich am Boot brechenden See auf die Brücke.

Da sind an der Kimm in der diesigen Luft plötzlich die Aufbauten und Schornsteine eines feindlichen, größeren Kriegsschiffes zu erkennen, bei ihm einige kleinere Kriegsschiffe, anscheinend Zerstörer.

Es ist also höchste Zeit, daß das U-Boot verschwindet, unter Wasser geht. Wird es vom Gegner gesehen, sind seine Aussichten, an diesen zum Angriff heranzukommen, vorbei — das Kriegsschiff wird abdrehen und ablaufen und dem U-Boot außerdem einen seiner Zerstörer auf den Hals schicken und es mit Wasserbomben behämmern lassen.

Der Kommandant befiehlt „Alarm". Die Alarmglocken gellen durch das Boot. Ein jeder stürzt auf seine Tauchstation. Die Dieselmaschinen werden abgestellt und der Dieselmaschinenraum tauchklar gemacht, d. h. die Zuluftmasten für den Dieselraum und die Auspuffventile der Diesel werden geschlossen. Die elektrischen Motoren werden auf die Schrauben gekuppelt und gehen auf „Äußerste Kraft".

In der Zentrale ist der Leitende Ingenieur, der die Leitung des technischen Betriebes hat. Die Entlüftungen der Tauchtanks sind durch Posten besetzt. Die Flutklappen waren bereits, da das Boot sich im Kriegsgebiet befindet, geöffnet; da jedoch die Entlüftungen der Tanks noch geschlossen waren, konnte die Luft aus den Tanks nicht entweichen, also das Wasser durch die offenen Flutklappen auch nicht nachdringen. Das Boot schwamm also auf der in den Tauchtanks befindlichen Luft, trotzdem diese unten offen waren.

Die Pumpen und Ventile zum Lenzen oder Fluten des Reglertanks und diejenigen zum Trimmen in die Trimmtanks sind von technischen Unteroffizieren und Mannschaften besetzt. Am Tiefenruderstand sitzen die beiden seemännischen Unteroffiziere, die die vordern und achtern Tiefenruder zu bedienen haben, bereit, die Befehle des Tiefensteuerleiters, des Leitenden Ingenieurs, für die Tiefensteuerung auszuführen.

Bei Alarm ist das Brückenpersonal einschließlich des Wachhabenden Offiziers durch das Luk die senkrechten eisernen Leitern hinab in das Boot gestürzt. Wer hierbei nicht beweglich genug ist, wird es schnell lernen, sonst tritt den Langsamen nämlich der Nachfolgende mit seinen dicken Seestiefeln

Digitized by Google

rücksichtslos auf Kopf und Hände, denn die Brückenwache muß so schnell wie möglich in das Boot hinein, damit das U-Boot tauchen kann.

Als letzter hat soeben gerade der Kommandant das Turmluk — noch die einzige Öffnung des U-Boots — dicht geschlagen und gleichzeitig dem Leitenden Ingenieur durch das Luk zur Zentrale den Befehl „Fluten" zugerufen.

Es werden jetzt in der Zentrale schlagartig die Schnellentlüftungen aufgerissen. Donnernd pfeift die Luft aus den Tauchtanks. Das vordere und das hintere Tiefenruder werden hart nach unten gelegt. Das Boot taucht, die elektrischen Maschinen gehen äußerste Kraft, die Tiefenruder kippen das Boot nach vorn über, und mit hoher Fahrt und starker Vorlastigkeit geht das Boot auf Tiefe. Das Oberdeck ist schon weit unter Wasser, jetzt schneiden auch Turm und Brücke durch die See, und die Tiefenmanometer in Turm und Zentrale zeigen gleich darauf an, daß das Boot sich bereits auf 18 m unter Wasser befindet. Der Kommandant, der möglichst schnell seinen Gegner wieder beobachten will, befiehlt: „Auf Sehrohrtiefe gehen" und verlangsamt die Fahrt des U-Boots. Jetzt wird vom Tiefensteuerleiter das U-Boot, das zum Tauchen mit starker Vorlastigkeit nach unten gesteuert war, durch Legen der Tiefenruder achterlastig gemacht und die Sehrohrtiefe, etwa 12 bis 14 m, angesteuert. Wenn das U-Boot achterlastig geworden ist, werden die Entlüftungen der Tauchtanks geschlossen. Es ist jetzt sicher, daß keine Luftblase sich mehr in den Tauchtanks befindet, sie sind restlos voll Wasser. Ist die Sehrohrtiefe erreicht, läßt der Tiefensteuerleiter die Tiefenruder mittschiffs legen. Es soll jetzt keine Wirkung der Tiefenruder mehr erfolgen. Der Tiefensteuerleiter kann dann an der Wasserwaage und dem Tiefenmanometer am schnellsten erkennen, wie der Gewichts- und der Trimmzustand des Bootes ist. Fallen oder Steigen des Bootes werden jetzt zeigen, ob das Boot zu schwer oder zu leicht ist. Entsprechend läßt der Leitende Ingenieur den Regler lenzen oder fluten. Zum Lenzen wird die elektrische Lenzpumpe in der Zentrale angestellt — oder der Leitende Ingenieur kann auch anordnen, daß mit Preßluft das Wasser aus dem Regler gedrückt werden soll.

Die Wasserwaage zeigt jetzt ferner noch an, ob das Boot vorlastig ist, d. h. auf der Nase liegt, oder ob es nach hinten zu tiefer liegt. Der Tiefensteuerleiter nimmt jetzt durch die Trimmpumpe oder durch Preßluft so lange einen Wasserausgleich zwischen den beiden Trimmtanks vor, bis das Boot sich auf ebenem Kiel befindet.

Er meldet dann seinem Kommandanten: „Boot ist eingesteuert."

Digitized by Google

Der Kommandant hatte im Turm, sobald das Boot auf 18 m wieder die Sehrohrtiefe von 14 m ansteuerte, das Sehrohr ausfahren lassen, er sucht im Sehrohr jetzt wieder den Gegner und setzt nun seinen Angriff auf diesen an.

Hier soll aber dies Beispiel abgebrochen, es sollte nur das Tauchmanöver erläutert werden. Nun mag letzteres in der Darstellung ganz einfach aussehen. Es gehört jedoch viel Können und Schulung, vor allem aber angeborenes Gefühl des Tiefensteuerleiters dazu, bis das Manöver in der gewünschten Vollendung glückt, das Boot sich weder auf den Kopf stellt, d. h. zu vorlastig wird, noch zu langsam mit zu geringer Vorlastigkeit auf Tiefe geht, noch durchsackt, d. h. zu tief kommt, und es zu lange dauert, bis das Sehrohr des bereits ungeduldigen Kommandanten wieder die Wasseroberfläche durchbricht. Es heißt auch, wenn das Boot auf der befohlenen Tiefe angelangt ist, schnell zu erkennen, ob Vor- oder Achterlastigkeit der Wasserwaage, Sinken oder Steigen des Bootes, an zu leichtem oder zu schwerem Boot oder falschem Trimm des Bootes liegen. Mancher lernt es nie, es fehlt ihm dann eben das angeborene Gefühl. Jede Tendenz des Bootes, jede Absicht der Neigungsänderung in der Längsrichtung, muß bereits empfunden, muß gefühlt werden, ehe die immer etwas nacheilenden Instrumente, Manometer und Wasserwaage, die bereits erfolgte Änderung dem Auge anzeigen.

Dann ist es meist für Gegenmaßnahmen schon zu spät. Wer dann erst handeln will, wird bald feststellen, daß er sich mit seinem U-Boot delphinartig, bald über, bald unter Wasser, durch die See bewegt.

Der Leser muß sich ja auch darüber klar sein, daß das ganze Tauchmanöver, von dem Alarmbefehl des Kommandanten, bis das U-Boot auf etwa 18 m unter Wasser ist, nur wenige Sekunden dauern darf. Daher das geschilderte hastige Einsteigen der Brückenwache, denn draußen bleiben will keiner gern, wenn das U-Boot auf Tiefe geht, daher die Notwendigkeit schnellen und richtigen Handelns des Tiefensteuerleiters und der Besatzung.

Sicher ist aber eins: solch ein Tauchmanöver eines hohe Fahrt laufenden U-Boots, wenn es vornüber in die Tiefe braust und unten sich in einem eleganten Bogen wieder aufrichtet, ist von einer großen Schönheit und stolzen Kraft, daß jeder, der es erlebt, immer wieder aufs neue davon gepackt wird.

Nach diesem Abstecher in die Praxis, der die Anwendung der Tauchеinrichtungen veranschaulichen sollte, ist in der Erklärung der technischen Einrichtungen des U-Boots fortzufahren.

Digitized by Google

d) Preßluftanlage

Will das U-Boot aus dem getauchten Zustand wieder auftauchen, so ist es erforderlich, daß sein Auftrieb wieder hergestellt wird. Die Tauchtanks müssen also entleert werden. In erster Linie zu diesem Zweck ist das U-Boot mit einer Preßluftanlage ausgerüstet. Die Preßluft wird durch einen Kompressor erzeugt und auf einen Druck von 180 atü (Atmosphären) gebracht. In druckfesten Stahlflaschen wird die so gewonnene Preßluft aufbewahrt.

Soll das U-Boot auftauchen, wird die Preßluft über die Ausblaseventile in die Tauchtanks gelassen. Wie wir sahen, wurden noch während des Tauchmanövers die Entlüftungen der Tauchtanks wieder geschlossen. Die eindringende Preßluft drückt nun das in den Tauchtanks befindliche Wasser durch die geöffneten Flutklappen nach unten wieder heraus. Das U-Boot erhält wieder Auftrieb und schwimmt auf.

Da die Preßluft an Bord nur in beschränktem Vorrat mitgefahren werden kann und immer wieder neu erzeugt werden muß, ist sie ein kostbarer Stoff, mit dem hausgehalten werden muß.

e) Gebläse

Das U-Boot wird daher im allgemeinen beim Auftauchen mit Preßluft nur angeblasen. Das vollkommene Ausblasen der Tauchtanks erfolgt dann durch ein Gebläse, das, sobald der Turm sich über Wasser befindet, Luft von der freien Atmosphäre ansaugen und in die Tauchtanks drücken kann.

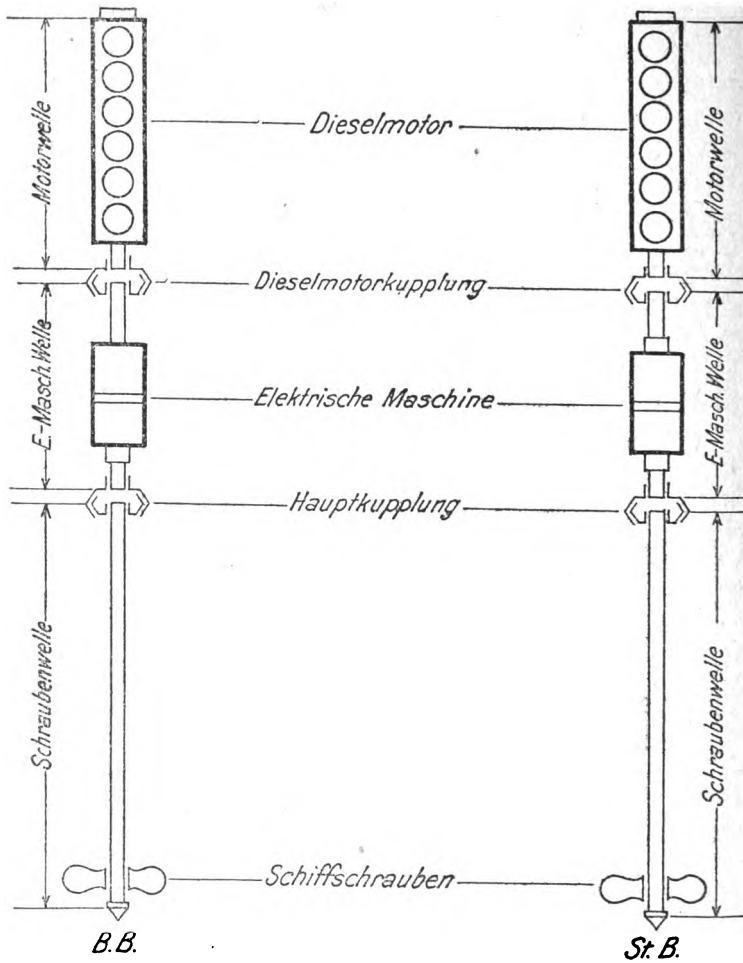
Es waren dies die wesentlichen Einrichtungen, die dem Tauchen, der Unterwasserfahrt und dem Auftauchen des U-Boots dienen. Wir kommen jetzt zu den Maschinenanlagen, die dem U-Boot über und unter Wasser den Antrieb geben.

f) Dieselmotor

Das U-Boot, das sowohl unter wie über Wasser fahren können soll, muß nachteiligerweise hierfür zwei Antriebsarten haben:

Für die Überwasserfahrt den Dieselmotor. Der Dieselmotor braucht für seine Arbeit Luft; er kann daher nur in Verbindung mit der Außenluft arbeiten und ist deshalb als gleichzeitiger Antrieb für die Unterwasserfahrt nicht zu verwenden.

Digitized by Google



Skizze 4. Schematische Darstellung der Antriebsart eines U-Boots

Für die Unterwasserfahrt muß deshalb ein elektrischer Motor, der aus einer Akkumulatorenbatterie gespeist wird, das U-Boot antreiben.

Diese Notwendigkeit des doppelten Antriebs ist eine große Schwäche des U-Boots. Die zweifache Maschinenanlage, dazu die schwere Akkumulatorenbatterie erfordern sehr viel Raum und Gewicht, die bei nur einer Antriebsart zur Erhöhung des Kampfwertes des U-Boots ausgenutzt werden könnten.

Digitized by Google

Hierin liegt der Hauptgrund für die verhältnismäßige Langsamkeit des U-Boots. Bei nur einem Antrieb ließe sich eine Maschine mit höherer Leistungskraft einbauen.

Über den Einheitsmotor für U-Boote, der sowohl über wie unter Wasser verwendbar ist, wird viel geschrieben und geredet. Er ist aber noch nicht verwirklicht. Das Problem ist eben, einen Motor zu schaffen, der auch unter Wasser, abgeschlossen von der Außenluft, im U-Boot arbeiten kann, mit einem Antriebsstoff, der auf dem U-Boot in ausreichendem Maße und ohne seine Gefährdung unterzubringen ist. Es sollen bei verschiedenen Nationen Versuche mit Knallgasmotoren erfolgt sein. Wenn auch über die Ergebnisse ein vorsichtiger Schleier der Geheimhaltung gebreitet wird, so ist jedoch sicher, daß es noch kein so glückhaftes U-Boot gibt, das nicht auf seine zwei Antriebsarten angewiesen ist. Das Erfinden eines brauchbaren Einheitsmotors ist also nach wie vor eine sehr wichtige und lohnende Aufgabe.

Der auf unsern U-Booten verwandte Dieselmotor ist ein Verbrennungsmotor, der mit Treiböl nach dem 4-Takt-Verfahren arbeitet. Die 4 Takte oder Hübe sind:

1. Ansaugehub: Beim Niedergang des Kolbens saugt dieser frische Luft an.
2. Verdichtungshub: Beim Hochgang wird die unter 1. angesaugte Luft verdichtet und erwärmt sich dabei so stark, daß sich durch diese Verdichtungswärme der am Ende dieses Hubes unter hohem Druck eingespritzte Brennstoff (Treiböl) entzündet und verbrennt.
3. Arbeitshub: Die durch die Verbrennung entstehenden Gase treiben infolge ihres Ausdehnungsbedürfnisses den Kolben vor sich her, es wird also bei diesem Niedergang des Kolbens Arbeit geleistet.
4. Beim letzten Hub werden die verbrannten Gase ausgeschoben, und das Spiel beginnt von neuem.

Es erfolgt also keine Zündung des Brennstoffs durch einen elektrischen Funken wie beim Explosionsmotor des Autos oder des Flugzeugs. Der Brennstoff explodiert daher auch nicht.

Die Vorteile des Dieselmotors sind deshalb sehr groß und für das U-Boot besonders wichtig:

Geringe Brandgefahr und geringer Brennstoffverbrauch. Hochfeuergefährliche Antriebsstoffe, wie z. B. das Benzin der Explosionsmotoren, sind auf einem U-Boot wegen ihrer Gefahrenquelle undenkbar.

Digitized by Google

Der geringe Brennstoffverbrauch verleiht dem U-Boot die für seine Größe außerordentliche Seeausdauer, einen Aktionsradius, der allen Schiffen mit anderem Antrieb weit überlegen ist.

Der Dieselmotor erhält seine Luft durch den Dieselluftmast, der möglichst hoch, meistens in Verbindung mit dem Turm des U-Boots, über Oberdeck geführt ist, damit die Luftzufuhr für den Diesel durch überkommende Seen nicht beeinträchtigt wird. Die Abgase gehen hinten am Boot durch die Auspuffventile außenbords.

Der Dieselbetrieb der Überwasserfahrt erfordert also, daß mehrere Verschlüsse von, wie bei dem Luftmast, erheblichem Querschnitt geöffnet sind. Sie müssen daher — wie wir sahen — beim Alarmtauchen als erste und mit Sorgfalt geschlossen werden. Doppelter Abschluß, um die Sicherheit zu erhöhen, ist daher sowohl bei dem Dieselluftmast wie bei den Auspuffventilen vorgesehen.

Alle U-Boote haben Zweischraubenantrieb. Die beiden Dieselmotoren der beiden Schraubenwellen stehen nebeneinander im Dieselmaschinenraum des Bootes. Für die Unterwasserfahrt können die beiden Dieselmaschinen durch je eine Kupplung von der Schraubenwelle getrennt werden.

g) Elektrische Motoren

Der Antrieb der Schrauben erfolgt dann durch die elektrischen Motoren. Sie allein sind als Antrieb für die Unterwasserfahrt brauchbar, weil sie unabhängig von der Außenwelt arbeiten können. Die elektrischen Motoren der U-Boote sind Gleichstrommaschinen, die unmittelbar ohne Zwischenschaltung eines Getriebes auf die Schraubenwelle arbeiten. Sie sitzen auf der Schraubenwelle hinter den Dieselmaschinen im sogenannten elektrischen Maschinenraum. Auch die elektrischen Maschinen können durch eine Kupplung von dem hinteren Teil der Schraubenwelle getrennt werden. Sind bei der Überwasserfahrt die Dieselmotoren in Betrieb, also diese durch ihre Kupplung mit den Schraubenwellen verbunden, so laufen die beiden elektrischen Maschinen leer, also stromlos, mit.

Eine weitere Aufgabe der elektrischen Maschinen — neben dem Schraubenantrieb bei der Unterwasserfahrt — ist das Aufladen der Akkumulatorenbatterie. Dann wird die genannte Kupplung hinter den elektrischen Maschinen ausgekuppelt, die Schrauben stehen also. Die elektrischen Maschinen werden von den Dieselmotoren angetrieben und wirken als Dynamos. Der erzeugte elektrische Strom wird in die Akkumulatorenbatterie geleitet.

Digitized by Google

h) Akkumulatorenbatterie

Die Akkumulatorenbatterie spendet die elektrische Energie für alle elektrischen Maschinen des Bootes, in erster Linie also für die genannten beiden Antriebsmaschinen, dann aber auch für alle Hilfsanlagen, wie Pumpen und Hilfsmotoren verschiedenster Art. Die Batterie ist im allgemeinen im Vorschiff untergebracht. Sie besteht aus einer erheblichen Zahl hintereinander geschalteter großer Hartgummizellen, in denen sich beim Laden durch chemische Wechselwirkung zwischen den in den Zellen befindlichen Bleiplatten und der Schwefelsäure die elektrische Energie bildet. Dieser chemische Prozeß erfährt seine Rückbildung, wenn die Batterie entladen wird, d. h. mit ihrer aufgespeicherten Kraft die elektrischen Maschinen antreibt.

Die in die Batterie beim Laden hineingebrachte Energie kann nicht in gleicher Höhe auch wieder entnommen werden. Hier treten gewisse Verluste auf. Die Energie ist auch je nach der Entladestromstärke hinsichtlich ihrer Dauer sehr verschieden. Fährt das U-Boot z. B. mit seinen elektrischen Maschinen unter Wasser „Äußerste Kraft", so wird der Kommandant etwa nach Stunden-Zeit bereits seine Batterie leergefahren haben und zum Auftauchen gezwungen sein. Bei geringster Fahrt dagegen kann er, was die Energie seiner Batterie anbelangt, andrerseits tagelang unter Wasser bleiben. Das Haushalten mit den aufgespeicherten Kräften seiner Batterie ist daher für den Kriegskommandanten von großer Bedeutung. Er wird von seinem Leitenden Ingenieur verlangen, jederzeit über den Stand der Batterie Auskunft geben zu können. Laufende Kontrolle des Verbrauchs, der zuverlässig jedoch nur nach einer gewissen Erfahrung hierin beurteilt werden kann, ist für den Leitenden Ingenieur daher erforderlich. Der Kommandant wird andrerseits jede Gelegenheit benutzen, um seine Batterie wieder aufzuladen. Eine volle Batterie gibt dem Kommandanten das beruhigende Gefühl der Bereitschaft und den unwiderstehlichen Anreiz, sein starkes, kampfkräftiges Boot wieder an den Gegner zum Angriff zu bringen.

Es ist selbstverständlich, daß die Batterie eine sorgsame Wartung erfordert. Besonders wichtig ist ihre Lüftung, die den Zweck hat, explosive Gase, die sich beim Laden über der Batterie in den einzelnen Zellen bilden, abzusaugen.

i) Sehrohranlage

Wir kommen jetzt zu Hilfseinrichtungen des U-Boots, die aber doch von so großer Wichtigkeit sind, daß ohne sie das U-Boot allerhöchstens ein

Digitized by Google

tauchfähiges Fahrzeug, aber kein brauchbares Kampfinstrument ist. Als erstes ist in diesem Zusammenhang das Sehrohr zu nennen. Die im ersten Kapitel genannten Pioniere des U-Bootsbaus sind in ihren „U-Booten" noch blind unter Wasser gefahren. Es liegt auf der Hand, daß sie sich damit des besten Mittels der Orientierung begeben mußten — und von Glück sagen konnten, wenn Strom und See sie dorthin führten, wo sie hin wollten.

Das Sehrohr ist ein Stahlrohr von mehreren Metern Länge. In seinem oberen, möglichst dünnen, verjüngten Teil trägt es das Objektiv, am unteren Ende das Okular. Durch ein Prismensystem wird der Lichtstrahl, den das Objektiv erhält, in das Auge des Beobachters geworfen, der am unteren Ende durch das Okular sieht. Das Sehrohr ist druck- und wasserdicht durch die Decke des Turms geführt und aus- und einfahrbar. Im ausgefahrenen Zustand ragt es etwa 4 m über die Turmdecke hinaus, das Okular befindet sich dann für einen im Turm stehenden Beobachter in Augeshöhe. Das U-Boot fährt dann auf der bereits erwähnten Sehrohrtiefe. Das Gesichtsfeld des Okulars beträgt etwa 15° des Kreisbogens. Am unteren Teil des Sehrohrs sind zwei Handgriffe, mit denen sich das Sehrohr in seiner Durchführungsbuchse drehen läßt und dem Beobachter die Möglichkeit gibt, das Sehrohr schwenkend, nach allen Richtungen des Horizonts zu sehen.

Das Sehrohr ist das wichtigste Mittel für die Unterwasserführung des Bootes durch den Kommandanten. Er allein sieht und beobachtet und beurteilt danach Kurs, Fahrt, Entfernung und Absicht des Gegners, faßt daraufhin seine Entschlüsse und führt sein Boot zum Kampf.

Das Beobachten des Kommandanten durch das Sehrohr ist nun kein Ding, das sich mit einem ruhigen Beobachten durch ein Fernglas, wie es in der Welt über Wasser üblich ist, vergleichen läßt. Das Sehrohr hat ein Objektiv und ein Okular, der Kommandant sieht also nicht stereoskopisch, sondern nur mit einem Auge. Es gehört eine ziemliche Übung dazu, bis man einäugig und unplastisch die Dinge richtig erkennen und vor allem auch ihre Entfernung richtig schätzen lernt. Der Kommandant kann es sich nun weiterhin leider nicht leisten, zum mindesten in der Nähe des Gegners, dauernd und mit ausreichend über die Wasseroberfläche ausgefahrenem Sehrohr zu beobachten. Der Feind würde das Sehrohr und die Wasserfahne, die sich hinter diesem durch die Fahrt des Bootes bildet, sehr schnell erkennen — und dann wär's sicherlich mit dem Angriff für das U-Boot vorbei und ebenso sicher wäre eine längere, wenig liebenswürdige Behandlung des gesichteten U-Boots durch den Gegner.

Digitized by Google

Das Sehrohr wird daher nur für Sekunden und nur ganz kurz über die Wasseroberfläche ausgefahren, so daß das Objektiv gerade eben aus dem Wasser ist. Die wenigen Sekunden müssen für den Kommandanten ausreichen, um zu sehen, aufzufassen und entsprechend zu handeln.

Nach diesen kurzen Augenblicken läßt der Kommandant das Sehrohr wieder einfahren, um nach kurzer Zeit wieder für kürzeste Augenblicke den Gegner einäugig aus der Froschperspektive erneut zu betrachten. Es ist zu verstehen, daß bei der geringen Augenhöhe des Sehrohrs vom feindlichen Schiff auch nur seine oberen Teile zu sehen sind. Auch hierdurch wird die Beurteilung des Gegners erschwert.

Die vorstehend geschilderten Schwierigkeiten sind notwendig zu erwähnen, um dem gerecht zu werden, was vom U-Bootskommandanten an schnellem Erfassen der taktischen Lage mit einem einäugigen Blick verlangt wird.

Das genannte Heben und Senken des Sehrohrs erfolgt durch einen elektrischen oder hydraulischen Motor. Er wird bedient durch den Steuermann des U-Boots, der neben dem Kommandanten im Turm steht. Genaues Eingespieltsein beider ist wichtig. Die gröbsten U-Bootsflüche des Kommandanten fallen, wenn nicht promptes Ein- oder Ausfahren des Sehrohrs den Angriff des U-Boots gefährden.

Neben diesem sogenannten Angriffssehrohr im Turm ist das U-Boot zum mindesten noch mit einem zweiten Sehrohr ausgerüstet, das sich dann in der Zentrale befindet. Es dient als Reserve und hat meistens noch eine optische Einrichtung, auch den Himmel gegen Flieger abzusuchen. Nie werden jedoch beide Sehrohre gleichzeitig ausgefahren und benutzt. Der sparsamste Sehrohrgebrauch. erforderlich, um unentdeckt zu bleiben, kann nur von einem Manne an einer Stelle richtig und erfolgversprechend gehandhabt werden.

k) Lüftungsanlage und Luftreinigung

Es ist selbstverständlich, daß das U-Boot mit einer modernen Kreiselkompaßanlage ausgerüstet ist. Ebenso ist eine Lüftungsanlage vorhanden, die der Zufuhr von Frischluft in alle Räume des Bootes dient. Sie ist natürlich nur bei der Überwasserfahrt zu brauchen, da sie Luft von außen ansaugt. Es ist daher zweckmäßig — falls Zeit hierzu vorhanden —, vor einem beabsichtigten Tauchen den Lüftungsmotor anzustellen, um das Boot noch einmal gründlich durchzulüften.

Damit kommen wir zu einer spezifischen Eigenart der U-Boots-Unter-

Digitized by Google

wasserfahrt, zu dem Kampf gegen die Luftverschlechterung im Boot und den hierfür vorgesehenen Einrichtungen.

In dem verhältnismäßig kleinen Raum des Druckkörpers, abgeschlossen von der Außenluft, atmen etwa 30 Menschen. Sie entnehmen der Luft den Sauerstoff und geben dafür Kohlensäure an die Luft ab. Das Ersetzen des verbrauchten Sauerstoffes ist einfach. Er kann aus mitgeführten Sauerstoffflaschen der Luft wieder zugeführt werden. Wichtiger ist jedoch, die ausgeatmete Kohlensäure zu binden, da diese auf den Menschen vergiftend wirkt, wenn sie über einen gewissen Prozentsatz hinaus in der Luft enthalten ist. Zu diesem Zweck wird nach längerer Unterwasserfahrt die Luft durch den Lüftungsmotor durch eine Reihe von Kalipatronen gedrückt. In diesen Kalipatronen wird die in der Luft enthaltene Kohlensäure gebunden. Durch die chemische Bindung der Kohlensäure werden die Kalipatronen nach einiger Zeit unbrauchbar. Es müssen daher Reservepatronen an Bord vorhanden sein. Da diese nur in beschränkter Zahl mitgeführt werden können, muß auch bei längerer Unterwasserfahrt des U-Boots mit der Lufterneuerung hausgehalten werden. Diese Notwendigkeit verschafft dem U-Bootsmann als Entgelt einen fast unbeschreiblich schönen Genuß: den ersten Atemzug frischer Seeluft nach dem Auftauchen im Anschluß an eine vielleicht 12- bis 16stündige Tauchfahrt, wie sie im Kriege für das U-Boot in der Nähe eines feindlichen Hafens tagsüber so häufig erforderlich ist.

l) Rettungseinrichtungen

Die Frage der Lufterneuerung auf U-Booten führt uns zu den Rettungseinrichtungen, die bei U-Bootsunfällen Verwendung finden sollen. Ist ein U-Boot gesunken und kann es mit eigenen Mitteln nicht wieder hochkommen, so ist es falsch, wenn die eingeschlossene Besatzung des U-Boots wartet und hofft, daß ihr Hilfe von außen gebracht und das U-Boot gehoben wird. Selbst bei sofortigem Bemerken des U-Bootsunfalls und dem genauen Erkennen der Lage des U-Boots erfordert jede Maßnahme für das Heben des U-Boots so viel Zeit, daß inzwischen das Leben der Besatzung durch Luftverschlechterung und Lähmung der Willenskraft gefährdet ist.

Dies trifft besonders zu, wenn ein Wassereinbruch — wie es auch meistens sein wird — die Ursache des Sinkens eines U-Boots gewesen ist. Hierbei können aus der Akkumulatorenbatterie für das Leben der Besatzung gefährliche Gase austreten.

Es ist daher richtig, wenn der Kommandant, sobald die Unmöglichkeit erwiesen ist, mit eigener Kraft wieder an die Oberfläche zu kommen, den

Digitized by Google

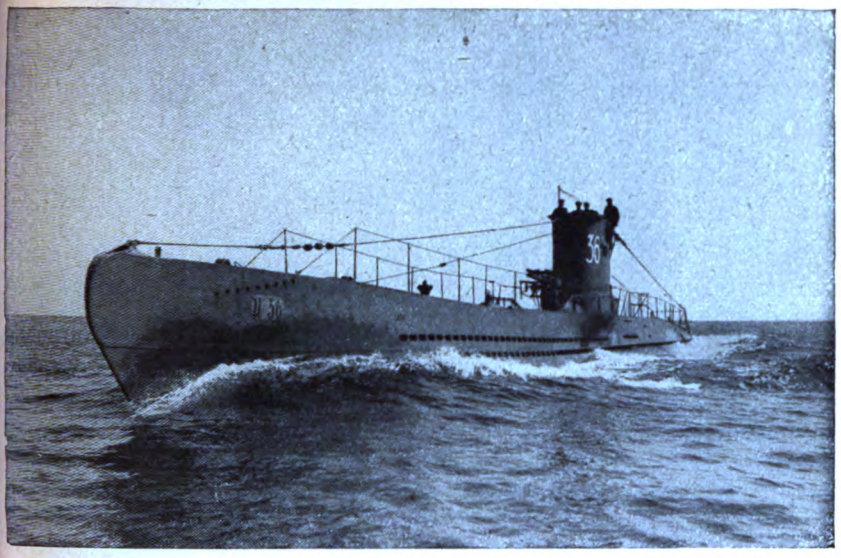


Photo: Schäfer, Warnemünde

Deutsches 500-Tonnen-U-Boot (Baujahr 1936/37).
Art.: 1—8,8; 1 M. G.; Torp.: 4—53,3 vorn, 1—53,3 achtern; Geschw.: ↑ 16,5 sm, ↓ 8 sm; Besatzung: 35 Mann; Länge: 63 m; Breite: 5,8 m; Tiefe: 4,0 m.

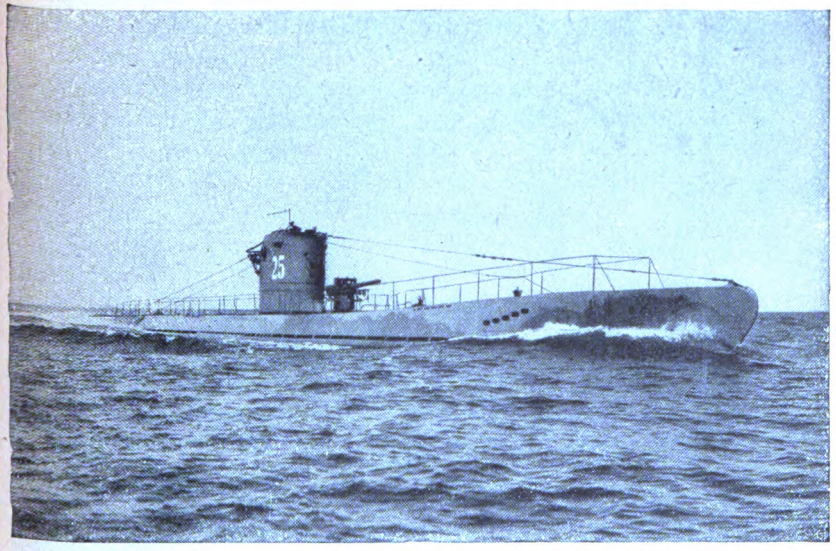


Photo: Schäfer, Warnemünde

Deutsches 712-Tonnen-U-Boot (Baujahr 1936).
Art.: 1—10,5; 1 M. G.; Torp.: 4—53,3 vorn, 2—53,3 achtern; Geschw.: ↑ 18 sm, ↓ 8 sm; Besatzung: 40 Mann; Länge: 71 m; Breite: 6,2 m; Tiefe: 4,1 m.

Digitized by Google

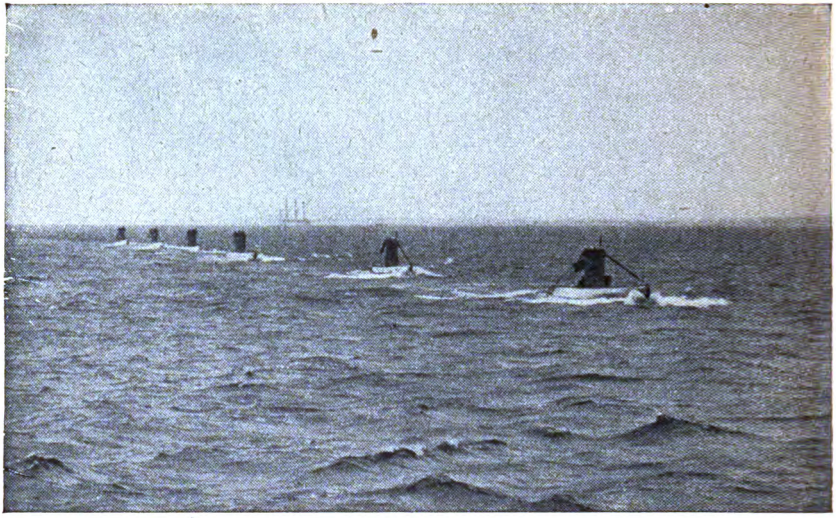


Photo: Urbahns, Kiel

Deutsche 250-Tonnen-U-Boote (Baujahr 1935/36).
Art.: 1 M. G.; Torp.: 3—53,3 vorn; Geschw.: ↑ 13 sm, ↓ 7 sm;
Besatzung: 23 Mann; Länge: 41,6 m; Breite: 4,0 m; Tiefe 3,8 m.

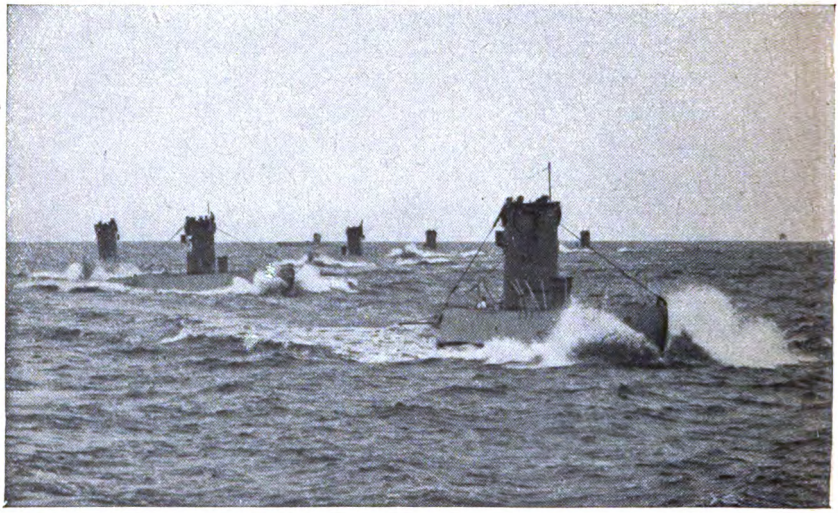


Photo: Urbahns, Kiel

Deutsche 250-Tonnen-U-Boote bei Fahrübungen.

Digitized by Google

Befehl zum Aussteigen aus dem Boot gibt. Hierfür steht jedem Mann der Besatzung ein Drägerscher Tauchretter zur Verfügung. Es ist das ein Atemgerät, das auf dem gleichen Prinzip wie die vorstehend geschilderte Lufterneuerung beruht: aus einer Sauerstoffflasche wird über einem Atemsack stark sauerstoffhaltige Luft geatmet; die ausgeatmete Kohlensäure wird in einer Kalipatrone gebunden. Das Gerät wird umgehängt, der Sauerstoff wird durch den Mund mittels eines Atemschlauchs mit Mundstück eingeatmet. Das Ausatmen erfolgt ebenfalls vom Mund aus durch den Atemschlauch; die Nase wird durch eine Klammer dicht geklemmt. Der Inhalt der Sauerstoffflasche und die Brauchbarkeit der Kalipatrone des Drägerschen Tauchretters reichen für etwa eine halbe Stunde aus.

Bevor die Besatzung aus dem U-Boot aussteigen kann, muß durch Einlassen von Wasser in das Boot zunächst der Druckausgleich zwischen dem Innern des Bootes und dem Wasser außerhalb des Bootes hergestellt werden. Das Aussteigen wird dann in einer genau festgelegten Reihenfolge geschehen, die Besatzung wird hierbei durch gegenseitiges Anfassen eine Kette bilden. Letzteres ist notwendig, denn durch den genannten Druckausgleich ist das U-Boot nun mindestens bis zur Brusthöhe der Besatzung voll Wasser, die Lichtanlage ist ausgefallen; in der vollkommenen Dunkelheit und in der unter der Decke des Druckkörpers stark komprimierten Luft ist eine gegenseitige Verständigung nicht möglich, da man selbst lautes Rufen eines Nebenmannes nicht hört. Jede Orientierung im Boot ist außerordentlich erschwert, es ist daher richtig, daß die Besatzung durch Anfassen zusammenbleibt, damit nicht der eine oder andere verlorengeht, weil es ihm nicht möglich war, das für das Aussteigen geöffnete Luk zu finden.

Das Aussteigen aus einem auf dem Meeresgrunde liegenden, gefluteten, dunklen U-Boot erfordert das Höchstmaß an kühler Ruhe und mutiger Entschlossenheit, daß die gegenseitige kameradschaftliche Hilfe hierbei nicht entbehrt werden kann. Geschieht das Aussteigen aus größerer Tiefe als 10 m, wie es wohl fast immer der Fall sein wird, muß das Aufsteigen jedes Mannes langsam an einer Steigleine erfolgen. Geschieht dies nicht, so schnellt der aussteigende Mensch durch seinen Auftrieb wie ein Korkpfropfen an die Wasseroberfläche. Die Folge einer solchen zu schnellen Druckänderung ist, daß sehr schädliche Spannungen im menschlichen Körper entstehen. So mancher brave U-Bootsmann hat im Kriege aus gesunkenem Boot glücklich die Wasseroberfläche wieder erreicht, um dann oben infolge zu schnellen Aufstiegs elend umzukommen.

Es liegt auf der Hand, daß das Aussteigen nur bis zu einer gewissen Wassertiefe möglich ist.

Digitized by Google

Um an der Wasseroberfläche anzuzeigen, wo das gesunkene U-Boot liegt, ist im Frieden das U-Boot mit einer Signalboje ausgerüstet. Diese kann vom U-Boot aus geschlippt werden und steigt dann an die Wasseroberfläche auf. Die Boje ist mit einer Morselampe und einem Telephonanschluß ausgerüstet, damit mit der im U-Boot befindlichen Besatzung Verbindung aufgenommen werden kann. Im Kriege wird auf diese Anzeigemöglichkeit naturgemäß verzichtet. Ein U-Bootskommandant hat im Weltkrieg einmal erfahren, wie häßlich es sein kann, wenn die versehentlich geschlippte Boje dem Gegner den Aufenthalt des U-Boots dauernd anzeigt.

m) Nachrichtenmittel

Es ist selbstverständlich, daß das U-Boot mit den hochwertigsten Nachrichtenmitteln ausgerüstet ist. Sichere Funkverbindung zwischen dem U-Boot, wenn es sich auch in den entferntesten Meeren befindet, und der Heimat ist militärisch erforderlich. Die Funksender und -empfänger, Kurzwelle und Langwelle, befinden sich in einem kleinen Raum in der Nähe der Zentrale. Von hier aus wird auch der Funkpeilrahmen bedient, der es dem U-Boot, wie allen Seeschiffen, ermöglicht, seinen Schiffsort nach Funkpeilungen bestimmter Landsender zu kontrollieren.

Als weiteres Nachrichtenmittel sind die Unterwasserschallsignale zu nennen. Es liegt auf der Hand, daß ein getauchtes U-Boot ausgezeichnete Empfangsverhältnisse für solche Unterwassersignale hat. Bereits das U-Boot wirkt als Resonanzkörper. Die Schallempfänger selbst liegen bei getauchtem U-Boot so tief, daß sie dem den Empfang so störenden Seegang nicht mehr ausgesetzt sind. Es ist dem Seefahrer bekannt, wie sehr grobe See die Empfangsverhältnisse von Unterwassersignalen, z. B. der Feuerschiffe, beeinträchtigen kann. Aber auch andere Umstände beeinflussen die Güte des Schallempfangs unter Wasser. Temperatur, Salzgehalt und Schichtung des Wassers sowie die Wassertiefe können die Unterwasserverbindung durch akustische Signale erleichtern oder erschweren.

Digitized by Google

3. Kapitel

Die Waffen des Unterseeboots

Mit der Erwähnung der Nachrichtenmittel haben wir uns bereits dem Waffengebiet des Unterseeboots genähert. Denn auch der Nachrichtendienst ist eine Kriegswaffe. Vom Empfang wichtiger Meldungen über den Feind hängen z. B. wesentlich die Entschlüsse des Kommandanten für sein Operieren auf den Gegner ab.

1. Die Torpedowaffe

Die Hauptwaffe, für die das U-Boot eigentlich gedacht und gebaut ist, ist der Torpedo. Wir wissen, welche Bedeutung der Torpedo seit seiner Erfindung in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts für den Seekrieg bekommen hat, welches Zweck und Ziel seiner Anwendung ist. Eine starke Sprengladung im Kopf des Torpedos soll zur Explosion am feindlichen Schiff gebracht und derart durch geringste Mittel und geringsten Einsatz ein großer Erfolg erzielt werden. Der Torpedo, unter Wasser und dem Gegner nur schwer erkennbar laufend, wird gezielt auf den Feind geschossen. Da der Gegner sich jedoch in der Zeit, die der laufende Torpedo vom Abschußort bis zum feindlichen Schiff braucht, auch weiter bewegt, liegt hierin die Gefahr, daß der Torpedo am Ziel vorbeilaufen kann. Diese Gefahr ist um so größer, je länger die Strecke ist, die der Torpedo durchlaufen muß. Also war von jeher das Streben des Schiffes, das den Torpedo trägt, so nahe wie möglich an den Gegner heranzufahren. Nur im Schutze dunkler Nacht war dies jedoch für Überwasserschiffe möglich.

Welch idealer Torpedoträger war also in dem U-Boot entstanden, das durch seine Tauchfahrt in der Lage war, auch am Tage ungesehen auf nächste Entfernung an den Gegner heranzugehen und dort erst den dann mit größter Aussicht treffenden Torpedo zu lösen!

Die Torpedoarmierung ist auf dem U-Boot im allgemeinen an den beiden Enden des Druckkörpers untergebracht. Die Hauptarmierung liegt vorn im Bugraum, hier liegen im allgemeinen 4 Torpedorohre über- und nebeneinander. Auf sehr kleinen Booten ist eine Heckarmierung, also im Heckraum, im hinteren Teil des Druckkörpers, nicht vorhanden. Die Torpedorohre, aus denen die Torpedos geschossen werden, sind wasserdicht und druckfest nach vorn bzw. durch den Druckkörper durchgeführt. Der hintere

Digitized by Google

Teil der Torpedorohre, an dem sich die Armaturen zur Bedienung der Rohre befinden, liegt also innerhalb des Druckkörpers. Die Torpedorohre sind vorn durch die Mündungsklappe, hinten durch den Bodenverschluß wasserdicht abgeschlossen. Für den Schuß eines Torpedos sind folgende Maßnahmen durchzuführen:

Der Torpedo, der in dem trockenen Rohr liegt, wird bewässert, d. h. der freie Raum zwischen dem zigarrenförmigen Torpedo und den inneren Wänden des Rohres wird mit dem sogenannten Umhüllungswasser ausgefüllt. Dann wird die Mündungsklappe geöffnet und die Ausstoßpatrone gefüllt. Letztere nimmt die Preßluft auf, mit der der Torpedo beim Schuß ausgestoßen wird. Der Kommandant führt den Angriff des U-Boots und ist gleichzeitig Torpedoschütze. Ist das U-Boot in nächster Nähe des Feindes und seiner Zerstörersicherung, unter stärkster Spannung der ganzen Bootsbesatzung, in günstige Schußposition gekommen, so gibt der Kommandant, das Auge am kaum und vorsichtig gezeigten Sehrohr, durch das erlösende Wort: „Torpedo—Los!" den Befehl zum Schuß. Der neben dem Kommandanten im Turm stehende Steuermann drückt auf die elektrische Auslösung. Durch diese wird vorn im Torpedoraum das Ventil der Ausstoßpatrone geöffnet, die Preßluft strömt in das Torpedorohr und drückt den Torpedo aus dem Rohr. Hierbei wird die Antriebsmaschine des Torpedos in Gang gesetzt und läuft nun mit eigener Kraft dem Feind entgegen. Nach dem Schuß wird die Mündungsklappe des Rohrs, das nun voll Wasser ist, geschlossen und das Rohr in den Torpedotank entwässert. Hierdurch wird der Gewichtsverlust des Bootes, den es durch das Abschießen des Torpedos erlitten hat, wieder ausgeglichen. Ist das Torpedorohr leer, so kann der Bodenverschluß geöffnet und ein neuer Torpedo nachgeladen werden. Das U-Boot ist in der Lage, etwa für jeden Torpedo im Rohr noch einen Reservetorpedo, der hinter dem Rohr im Torpedoraum lagert, mitzuführen.

2. Die Minenwaffe

Die Eigenart des U-Boots. sich unbemerkt dem Feind oder seinen Küsten nähern zu können, führte sehr bald dazu, es auch zum Minenlegen zu verwenden. Es wurden hierfür besondere Minen-U-Boote gebaut. Im allgemeinen lagern bei diesen Minen-U-Booten die Minen außerhalb des Druckkörpers in Schächten, entweder zu Seiten des U-Boots oder, wie z. B. bei unseren C_2-Booten im Weltkrieg, in Schächten im Vorschiff des Bootes. Die Unterbringung der Minen in frei durchfluteten Schächten

Digitized by Google

außerhalb des Druckkörpers hat den großen Vorteil, daß das U-Boot im getauchten Zustand nicht das gesamte Minengewicht, sondern nur deren Untertrieb, also ihr Mehrgewicht, verglichen mit der verdrängten Wassermenge, zu tragen hat. Beim Werfen der Minen braucht daher als Gewichtsverlust nur dieses Mehrgewicht ausgeglichen zu werden. Andrerseits kann eine Mine, die außerhalb des Druckkörpers in Schächten liegt, nicht mehr gewartet und muß mit den Einstellungen für die Wassertiefe geworfen werden, die vor dem Auslaufen an ihr eingestellt wurden.

Der Vorgang beim Minenwerfen ist folgender: durch Ausklinken der die Mine im Schacht haltenden Hebelarme fällt die Mine durch ihren Untertrieb auf den Grund des Meeres und steigt dann von ihrem Minenanker an einem Ankertau bis zu der eingestellten Tiefe unter der Wasseroberfläche empor.

3. Die Artilleriewaffe

Auch die Artilleriebewaffnung des U-Boots ist eine sekundäre Waffe, für die das U-Boot im Grunde nicht entwickelt und gebaut wurde. Das U-Boot trägt im allgemeinen ein oder zwei Geschütze, die vor und hinter dem Turm an Oberdeck stehen. Das Kaliber der Geschütze übersteigt nicht 10,5 cm, es sei denn auf größeren U-Booten, z. B. U-Kreuzern, die zu dem Sonderzweck der Artillerieverwendung gebaut wurden. Es ist bekannt, daß die Engländer im Weltkrieg auf ihren U-Booten, die den Zweck hatten, unsere Stellungen an der flandrischen Küste zu beschießen, sogar ein 30,5-cm-Geschütz aufgestellt hatten. Doch sind dies alles Sonderkonstruktionen, die außerhalb der Regel der artilleristischen Verwendung und Armierung des U-Boots liegen. Die Munition für das Geschütz lagert, bis auf geringe Bereitschaftsmunition am Geschütz, in Munitionslasten im Druckkörper. Es ist also erforderlich, die Munition beim Artilleriegefecht durch den Turm und das Turmluk an das Geschütz zu mannen. Besondere Munitionsförderschächte in der Nähe des Geschützes vermeiden diesen langen Weg, sie haben aber den Nachteil, daß der Druckkörper durch sie eine weitere Durchbrechung erfährt. Mit letzteren ist es zweckmäßig, sparsam zu sein. Je mehr Durchbrechungen, um so mehr Verschlüsse, die vor dem Tauchen erst geschlossen werden müssen und die die Tauchbereitschaft des U-Boots gefährden können.

Es ist selbstverständlich, daß das U-Boot auch mit Maschinen-Waffen ausgerüstet ist, die in erster Linie der Abwehr feindlicher Flugzeuge dienen. Ihre Aufstellung erfolgt zweckmäßig so, daß sie ungehindert nach allen

Digitized by Google

Um an der Wasseroberfläche anzuzeigen, wo das gesunkene U-Boot liegt, ist im Frieden das U-Boot mit einer Signalboje ausgerüstet. Diese kann vom U-Boot aus geschlippt werden und steigt dann an die Wasseroberfläche auf. Die Boje ist mit einer Morselampe und einem Telephonanschluß ausgerüstet, damit mit der im U-Boot befindlichen Besatzung Verbindung aufgenommen werden kann. Im Kriege wird auf diese Anzeigemöglichkeit naturgemäß verzichtet. Ein U-Bootskommandant hat im Weltkrieg einmal erfahren, wie häßlich es sein kann, wenn die versehentlich geschlippte Boje dem Gegner den Aufenthalt des U-Boots dauernd anzeigt.

m) Nachrichtenmittel

Es ist selbstverständlich, daß das U-Boot mit den hochwertigsten Nachrichtenmitteln ausgerüstet ist. Sichere Funkverbindung zwischen dem U-Boot, wenn es sich auch in den entferntesten Meeren befindet, und der Heimat ist militärisch erforderlich. Die Funksender und -empfänger, Kurzwelle und Langwelle, befinden sich in einem kleinen Raum in der Nähe der Zentrale. Von hier aus wird auch der Funkpeilrahmen bedient, der es dem U-Boot, wie allen Seeschiffen, ermöglicht, seinen Schiffsort nach Funkpeilungen bestimmter Landsender zu kontrollieren.

Als weiteres Nachrichtenmittel sind die Unterwasserschallsignale zu nennen. Es liegt auf der Hand, daß ein getauchtes U-Boot ausgezeichnete Empfangsverhältnisse für solche Unterwassersignale hat. Bereits das U-Boot wirkt als Resonanzkörper. Die Schallempfänger selbst liegen bei getauchtem U-Boot so tief, daß sie dem den Empfang so störenden Seegang nicht mehr ausgesetzt sind. Es ist dem Seefahrer bekannt, wie sehr grobe See die Empfangsverhältnisse von Unterwassersignalen, z. B. der Feuerschiffe, beeinträchtigen kann. Aber auch andere Umstände beeinflussen die Güte des Schallempfangs unter Wasser. Temperatur, Salzgehalt und Schichtung des Wassers sowie die Wassertiefe können die Unterwasserverbindung durch akustische Signale erleichtern oder erschweren.

Digitized by Google

3. Kapitel

Die Waffen des Unterseeboots

Mit der Erwähnung der Nachrichtenmittel haben wir uns bereits dem Waffengebiet des Unterseeboots genähert. Denn auch der Nachrichtendienst ist eine Kriegswaffe. Vom Empfang wichtiger Meldungen über den Feind hängen z. B. wesentlich die Entschlüsse des Kommandanten für sein Operieren auf den Gegner ab.

1. Die Torpedowaffe

Die Hauptwaffe, für die das U-Boot eigentlich gedacht und gebaut ist, ist der Torpedo. Wir wissen, welche Bedeutung der Torpedo seit seiner Erfindung in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts für den Seekrieg bekommen hat, welches Zweck und Ziel seiner Anwendung ist. Eine starke Sprengladung im Kopf des Torpedos soll zur Explosion am feindlichen Schiff gebracht und derart durch geringste Mittel und geringsten Einsatz ein großer Erfolg erzielt werden. Der Torpedo, unter Wasser und dem Gegner nur schwer erkennbar laufend, wird gezielt auf den Feind geschossen. Da der Gegner sich jedoch in der Zeit, die der laufende Torpedo vom Abschußort bis zum feindlichen Schiff braucht, auch weiter bewegt, liegt hierin die Gefahr, daß der Torpedo am Ziel vorbeilaufen kann. Diese Gefahr ist um so größer, je länger die Strecke ist, die der Torpedo durchlaufen muß. Also war von jeher das Streben des Schiffes, das den Torpedo trägt, so nahe wie möglich an den Gegner heranzufahren. Nur im Schutze dunkler Nacht war dies jedoch für Überwasserschiffe möglich.

Welch idealer Torpedoträger war also in dem U-Boot entstanden, das durch seine Tauchfahrt in der Lage war, auch am Tage ungesehen auf nächste Entfernung an den Gegner heranzugehen und dort erst den dann mit größter Aussicht treffenden Torpedo zu lösen!

Die Torpedoarmierung ist auf dem U-Boot im allgemeinen an den beiden Enden des Druckkörpers untergebracht. Die Hauptarmierung liegt vorn im Bugraum, hier liegen im allgemeinen 4 Torpedorohre über- und nebeneinander. Auf sehr kleinen Booten ist eine Heckarmierung, also im Heckraum, im hinteren Teil des Druckkörpers, nicht vorhanden. Die Torpedorohre, aus denen die Torpedos geschossen werden, sind wasserdicht und druckfest nach vorn bzw. durch den Druckkörper durchgeführt. Der hintere

Digitized by Google

Teil der Torpedorohre, an dem sich die Armaturen zur Bedienung der Rohre befinden, liegt also innerhalb des Druckkörpers. Die Torpedorohre sind vorn durch die Mündungsklappe, hinten durch den Bodenverschluß wasserdicht abgeschlossen. Für den Schuß eines Torpedos sind folgende Maßnahmen durchzuführen:

Der Torpedo, der in dem trockenen Rohr liegt, wird bewässert, d. h. der freie Raum zwischen dem zigarrenförmigen Torpedo und den inneren Wänden des Rohres wird mit dem sogenannten Umhüllungswasser ausgefüllt. Dann wird die Mündungsklappe geöffnet und die Ausstoßpatrone gefüllt. Letztere nimmt die Preßluft auf, mit der der Torpedo beim Schuß ausgestoßen wird. Der Kommandant führt den Angriff des U-Boots und ist gleichzeitig Torpedoschütze. Ist das U-Boot in nächster Nähe des Feindes und seiner Zerstörersicherung, unter stärkster Spannung der ganzen Bootsbesatzung, in günstige Schußposition gekommen, so gibt der Kommandant, das Auge am kaum und vorsichtig gezeigten Sehrohr, durch das erlösende Wort: „Torpedo—Los!" den Befehl zum Schuß. Der neben dem Kommandanten im Turm stehende Steuermann drückt auf die elektrische Auslösung. Durch diese wird vorn im Torpedoraum das Ventil der Ausstoßpatrone geöffnet, die Preßluft strömt in das Torpedorohr und drückt den Torpedo aus dem Rohr. Hierbei wird die Antriebsmaschine des Torpedos in Gang gesetzt und läuft nun mit eigener Kraft dem Feind entgegen. Nach dem Schuß wird die Mündungsklappe des Rohrs, das nun voll Wasser ist, geschlossen und das Rohr in den Torpedotank entwässert. Hierdurch wird der Gewichtsverlust des Bootes, den es durch das Abschießen des Torpedos erlitten hat, wieder ausgeglichen. Ist das Torpedorohr leer, so kann der Bodenverschluß geöffnet und ein neuer Torpedo nachgeladen werden. Das U-Boot ist in der Lage, etwa für jeden Torpedo im Rohr noch einen Reservetorpedo, der hinter dem Rohr im Torpedoraum lagert, mitzuführen.

2. Die Minenwaffe

Die Eigenart des U-Boots. sich unbemerkt dem Feind oder seinen Küsten nähern zu können, führte sehr bald dazu, es auch zum Minenlegen zu verwenden. Es wurden hierfür besondere Minen-U-Boote gebaut. Im allgemeinen lagern bei diesen Minen-U-Booten die Minen außerhalb des Druckkörpers in Schächten, entweder zu Seiten des U-Boots oder, wie z. B. bei unseren C_2-Booten im Weltkrieg, in Schächten im Vorschiff des Bootes. Die Unterbringung der Minen in frei durchfluteten Schächten

Digitized by Google

außerhalb des Druckkörpers hat den großen Vorteil, daß das U-Boot im getauchten Zustand nicht das gesamte Minengewicht, sondern nur deren Untertrieb, also ihr Mehrgewicht, verglichen mit der verdrängten Wassermenge, zu tragen hat. Beim Werfen der Minen braucht daher als Gewichtsverlust nur dieses Mehrgewicht ausgeglichen zu werden. Andrerseits kann eine Mine, die außerhalb des Druckkörpers in Schächten liegt, nicht mehr gewartet und muß mit den Einstellungen für die Wassertiefe geworfen werden, die vor dem Auslaufen an ihr eingestellt wurden.

Der Vorgang beim Minenwerfen ist folgender: durch Ausklinken der die Mine im Schacht haltenden Hebelarme fällt die Mine durch ihren Untertrieb auf den Grund des Meeres und steigt dann von ihrem Minenanker an einem Ankertau bis zu der eingestellten Tiefe unter der Wasseroberfläche empor.

3. Die Artilleriewaffe

Auch die Artilleriebewaffnung des U-Boots ist eine sekundäre Waffe, für die das U-Boot im Grunde nicht entwickelt und gebaut wurde. Das U-Boot trägt im allgemeinen ein oder zwei Geschütze, die vor und hinter dem Turm an Oberdeck stehen. Das Kaliber der Geschütze übersteigt nicht 10,5 cm, es sei denn auf größeren U-Booten, z. B. U-Kreuzern, die zu dem Sonderzweck der Artillerieverwendung gebaut wurden. Es ist bekannt, daß die Engländer im Weltkrieg auf ihren U-Booten, die den Zweck hatten, unsere Stellungen an der flandrischen Küste zu beschießen, sogar ein 30,5-cm-Geschütz aufgestellt hatten. Doch sind dies alles Sonderkonstruktionen, die außerhalb der Regel der artilleristischen Verwendung und Armierung des U-Boots liegen. Die Munition für das Geschütz lagert, bis auf geringe Bereitschaftsmunition am Geschütz, in Munitionslasten im Druckkörper. Es ist also erforderlich, die Munition beim Artilleriegefecht durch den Turm und das Turmluk an das Geschütz zu mannen. Besondere Munitionsförderschächte in der Nähe des Geschützes vermeiden diesen langen Weg, sie haben aber den Nachteil, daß der Druckkörper durch sie eine weitere Durchbrechung erfährt. Mit letzteren ist es zweckmäßig, sparsam zu sein. Je mehr Durchbrechungen, um so mehr Verschlüsse, die vor dem Tauchen erst geschlossen werden müssen und die die Tauchbereitschaft des U-Boots gefährden können.

Es ist selbstverständlich, daß das U-Boot auch mit Maschinen-Waffen ausgerüstet ist, die in erster Linie der Abwehr feindlicher Flugzeuge dienen. Ihre Aufstellung erfolgt zweckmäßig so, daß sie ungehindert nach allen

Digitized by Google

Seiten und Richtungen schießen können. Man wird sie daher zweckmäßig auf dem Turm, neben dem Brückenstand aufstellen. Wichtig ist, daß sie jederzeit schußbereit sind. Sie müssen also auch eine Unterwasserfahrt vertragen können, ohne daß Rost und Schwergängigkeit ihre Verwendung im geeigneten und meistens sehr „brenzligen" Augenblick verhindern.

4. Kapitel

Die Besatzung des U-Boots

Wenn im letzten Kapitel das Material des U-Boots dargestellt wurde, so soll jetzt ein Wort gesagt werden über den Menschen, den U-Bootsmann, der aus dem Material erst das lebende Kampfwesen des U-Boots macht.

Es gibt wohl kaum eine Gemeinschaft, die so in allem aufeinander angewiesen und deshalb auch zusammengeschweißt ist, wie eine U-Bootsbesatzung. Es gibt auch kaum eine Gemeinschaft, in der das Führerprinzip so rein zur Anwendung kommt, wie auf einem U-Boot.

Die Raumverhältnisse auf einem U-Boot sind eng. Die Luft ist bei der Unterwasserfahrt ein kostbares Gut. Es darf daher auf einem U-Boot nur der an Bord kommandiert sein, der für die Kriegsbereitschaft und Verwendung des U-Boots notwendig ist. Für nicht dienstlich voll beschäftigte Soldaten, für Reserveposten, ist kein Raum. Für sie kann kein Proviant, kein Trinkwasser, mit denen aus Raum- und Gewichtsgründen hausgehalten werden muß, für sie kann kein Sauerstoff bei der Unterwasserfahrt aufgewendet, geopfert werden. Drohnen auf einem U-Boot gibt es also nicht. Ein jeder, und sei es der jüngste Matrose oder Heizer, hat einen für die Bereitschaft des U-Boots lebenswichtigen Posten. Das gibt einem jeden Mann das natürliche Selbstgefühl, die innere Befriedigung an seinem Dienst; er fühlt sich als notwendiges und wichtiges Glied dieser Gemeinschaft.

Handelt ein Mann der Besatzung falsch, versagt er am Ausguck, wird ein Ventil falsch bedient, ein Verschluß vergessen, so kann der Erfolg des Bootes, sein Leben und das der Besatzung gefährdet sein. So ist jeder auf den anderen angewiesen, von ihm abhängig — und dadurch aber auch aufeinander eingeschworen.

Gleiches Los wird jedem Mitglied der Besatzung zuteil. Ist das kleine

Digitized by Google

U-Boot tagelang in schwerem Wetter in See, so schlingert sich jeder „die Seele aus dem Leib". Daß jeder an Bord dasselbe ißt, ist selbstverständlich. Nur eine kleine elektrische Kochstelle ist vorhanden.

In der Unterbringung der einzelnen Besatzungsmitglieder ist kaum ein Unterschied. Eng ist es überall. Eine enge Koje und ein kleines Spind, ein Sitzplatz, das ist das, was dem U-Bootsmann an Bequemlichkeit zusteht. Auf den kleinsten U-Booten lebt sogar die gesamte Besatzung, vom Kommandanten bis zum jüngsten Soldaten, in einem Raum. So kommen sich Vorgesetzter und Untergebener in und außer Dienst nahe. Der Ältere kann auf den Jüngeren erziehend einwirken, wie es an anderer Stelle kaum möglich ist. In der Enge des Raumes ist gegenseitige Rücksichtnahme, Hilfsbereitschaft und beste Kameradschaft notwendig. Wer hierbei nicht mitmacht, wird in kürzester Zeit durch den Zwang der Verhältnisse selbst ausgemerzt.

Der U-Bootsmann weiß auch, daß er mit seinem Kameraden alle Not und Gefahr zu teilen hat. Gleiches Schicksal haben alle, wenn das Boot beschädigt wird und auf Tiefe geht. Helden gibt es dann in allen Dienstgraden. Und niemand weiß vorher, ob sich nicht gerade der jüngste Matrose oder Heizer in dieser höchsten Gefahr als Kerl mit standhaftem Herzen zeigen wird. Deshalb achtet jeder den andern und sieht in ihm, mehr als sonst, den Menschen, der er wirklich ist.

So ist die U-Bootsbesatzung eine Schicksalsgemeinschaft, wie es sie schöner nur selten geben kann. Ihr anzugehören ist höchster Wert und unvergeßliches Erleben.

Und die Seele des Bootes ist der Kommandant. Er muß der Führer seiner Männer sein, wie es anderswo kaum die Verhältnisse erfordern. Er allein fährt und führt das Boot aus dem Turm. Er allein sieht, am Sehrohr stehend. Alle andern im U-Boot sind blind, sie befolgen, vertrauend auf das Können ihres Kommandanten, nichts vom Gegner sehend, lediglich die Befehle ihres Führers. Niemand kann den Kommandanten in seiner Führung beraten, auf keinen kann er sich beim Angriff seines Bootes stützen. Er allein muß sich entschließen und handeln und muß den inneren Kampf allein durchfechten, daß allen Schwierigkeiten und Gefahren zum Trotz er den Willen zum Sieg bis zum letzten in seinem Herzen hochhält.

So ist er der Führer des Bootes, seiner Besatzung, im wahrsten Sinne des Wortes. Wer hierzu nicht die Charakterstärke und das Können hat, wird sehr bald von sich aus von diesem Platz weichen, weil er die Schönheit seines Führertums dann nicht als stolze Stärke, sondern als Last empfindet, die er nicht zu tragen vermag.

Digitized by Google

Nun ein Wort über die Zusammensetzung der Besatzung im einzelnen. Die Besatzung eines U-Boots besteht aus folgenden Soldaten: aus dem Kommandanten, einem Seeoffizier im Range eines Oberleutnants z. See, Kapitänleutnants oder jüngeren Korvettenkapitäns;

dem Leitenden Ingenieur, einem Offizier des Marineingenieurwesens, im Range eines Leutnants oder Oberleutnants; er ist für die technische Anlage des Bootes verantwortlich und Vorgesetzter des technischen Teils der Besatzung;

einem oder zwei Wachoffizieren, Seeoffizieren im Range eines Leutnants oder Oberleutnants z. See; sie sind die verantwortlichen Wachgänger auf der Brücke und bei der Unterwasserfahrt am Tiefenruder. Sie sind die Waffenleiter der Torpedo-, Artillerie- oder Minenwaffe. Sie sind für die Verpflegung und den Schriftverkehr des Bootes dem Kommandanten verantwortlich. Einer von ihnen ist der Funkoffizier des Bootes. Der Ältere von beiden ist der Divisionsoffizier der seemännischen Soldaten; er ist der Vertreter des Kommandanten;

dem Steuermann, einem Oberfeldwebel, der dem Kommandanten für die Navigation verantwortlich ist. Er geht außerdem auf der Brücke Wache als dritter Wachoffizier;

der Obermaschinist, ein technischer Oberfeldwebel, die rechte Hand des Leitenden Ingenieurs.

Es folgt dann die Reihe seemännischer und technischer Unteroffiziere und Mannschaften, deren Aufgabe das Wachegehen auf folgenden Stationen ist: auf der Brücke, an den Tiefenrudern, an den Dieselmotoren und den elektrischen Maschinen, in der Zentrale und im Funkraum.

Außerdem liegt ihnen die Bedienung der Torpedo- und Artilleriewaffe mit all ihren Einrichtungen, die Wartung und Instandhaltung aller technischen Anlagen ob. Sie haben ihre Stationen beim Tauchmanöver, beim Minenwerfen und bei allen seemännischen Manövern. Einer von ihnen ist der Koch, eine wichtige Person an Bord. Die Stärke der Unteroffiziere und Mannschaften ist je nach der Größe des Bootes etwa 20 bis 40 Köpfe.

Die Matrosen und Heizer werden in der U-Bootswaffe Unteroffiziere, die Unteroffiziere rücken zu Oberfeldwebeln auf. Voraussetzung ist, daß sie sich bewähren und gesundheitlich den U-Bootsdienst für mehrere Jahre vertragen können. Zähe Männer werden in der U-Bootswaffe gebraucht; nervöse Charaktere scheiden aus, und wer zur Seekrankheit neigt, ist auf die Dauer nicht zu brauchen.

Digitized by Google

Mit den Männern, die in längerer U-Bootsdienstzeit erprobt sind, kann man dann aber auch den Teufel aus der Hölle holen. Sie sind Soldaten und Seeleute bester Art.

5. Kapitel

Die militärische Verwendung des U-Boots

a) Das Wesen des U-Boots

Wenn über die militärische Verwendung des U-Boots zu sprechen ist, muß zunächst klargestellt werden, worin das Wesentliche der U-Bootswaffe besteht. Denn eine Waffe wird dann am zweckmäßigsten und erfolgreichsten angewandt, wenn man sie ihrer Eigenart entsprechend gebraucht. Setzt man sie zu Dingen ein, die ihren Eigenschaften nicht entsprechen, die die Grenzen ihrer Fähigkeiten überschreiten, so wird sie nicht in der Lage sein, das von ihr Geforderte zu leisten. Sie wird also den gestellten Erwartungen schlechterdings nicht entsprechen können. Militärische Fehlschläge werden die Folge sein.

Das Wesen des U-Boots liegt in seiner Unsichtbarkeit. Verwendet man die U-Bootswaffe entsprechend dieser Grundeigenschaft, so wird sie die großen militärischen Wirkungen und Erfolge erzielen können, die die Gefahr einer Überraschung und die Überraschung selbst von jeher in der Kriegführung vollbracht haben.

Durch diese Unsichtbarkeit ist das U-Boot zu folgendem in der Lage:

1. Das U-Boot kann unsichtbar, vom Gegner unbemerkt, sich in alle Seegebiete begeben, in denen es militärisch tätig sein will. Es kann sich dort unbemerkt vom Gegner aufhalten und unsichtbar aus diesem Gebiet wieder verschwinden. Es können dies auch Seegebiete sein, in denen der Feind die sogenannte Seeherrschaft besitzt. Hierzu ist nur das U-Boot in der Lage. Wollen die Überwasser-Seestreitkräfte in ein Seegebiet des Feindes eindringen und sich dort aufhalten, so müssen sie sich erst durch Auseinandersetzung mit den feindlichen Seestreitkräften die Seeherrschaft dort erkämpfen. Sind sie zu solch einem Kampf nach ihrer Stärke nicht in der Lage, ist ihnen ein Aufenthalt in dem Gebiet feindlicher Seeherrschaft nicht möglich. So hat das U-Boot die alten Gesetze des Seekriegs über die Seeherrschaft durchlöchert. Mag die feindliche Flotte noch so stark und der gegnerischen Flotte weit überlegen sein, mag also ihre Seeherrschaft über Wasser nicht bestritten werden können, so kann sie doch nicht verhindern, daß

Digitized by Google

U-Boote in das von ihr beherrschte Seegebiet eindringen. Die starke Feindflotte kann auch kriegerische Handlungen der U-Boote in ihrem Seegebiet nicht verhüten. Sie besitzt also praktisch nicht mehr die volle Seeherrschaft.

Es kann sich trotz der schimmernden Wehr der starken Überwasserflotte des Feindes ereignen, daß diese die Seeherrschaft an die U-Boote sogar abgegeben hat.

Beispiel: Im Jahre 1917 war die deutsche Hochseeflotte wegen ihrer starken Unterlegenheit, verglichen mit den Flotten der Alliierten, nicht in der Lage, diesen die Überwasser-Seeherrschaft streitig zu machen. Kein deutsches Handelsschiff befuhr mehr die Meere.

Da drang ab 1. Februar 1917 mit der Erklärung des deutschen U-Bootskrieges eine Welle von U-Booten in die vom Gegner beherrschten Meere ein. Die feindlichen Flotten konnten dies nicht verhindern. Ihre Seeherrschaft war also unwirklich geworden. Die Seeherrschaft war sogar in den Monaten Februar bis August 1917 auf die deutschen U-Boote übergegangen.

Letzteres ist das Urteil des englischen Admirals Lord Jellicoe, des Oberkommandierenden der englischen Großen Flotte in der Skagerrakschlacht, des Ersten Seelords der englischen Admiralität im Abwehrkampf Englands gegen den U-Bootskrieg, also des berufensten Mannes, hierüber ein Urteil zu fällen. Er schreibt in seinem Buch: The submarine peril:

„After February 1th, 1917 . . . the command of the sea was in the hands of the enemy submarines. For seven months, February to August, inclusive the situation remained critical *)."

U-Boote waren also in der Lage, trotz des Vorhandenseins einer starken Flotte, das Leben einer Nation, die von der Seeherrschaft abhängig ist, zu gefährden.

Diese Möglichkeit des U-Boots, überall unbemerkt aufzutreten, diese sogenannte „Allgegenwart" des U-Boots ist im Seekriege von gewaltiger Rückwirkung. Sie berührt nicht allein die Seekriegführung, sondern hat tiefgehenden Einfluß auf Wirtschaft, Handel und Schiffahrt des bedrohten Staates.

Sie zwingt Kriegsschiffe dazu, sich mit einem Schutz von Sicherungsfahrzeugen gegen U-Boote zu umgeben. Zickzackkurse, hohe Geschwindig-

*) Nach dem 1. Februar 1917 . . . . die Seeherrschaft war in den Händen der feindlichen U-Boote. Sieben Monate lang, vom Februar bis einschließlich August, war die Lage kritisch.

Digitized by Google

keiten müssen gelaufen werden; das verlängert den Weg und steigert den Brennstoffverbrauch. Von letzterem ist die Operationsfreiheit des Kriegsschiffes wesentlich abhängig.

Eine große Zahl von Sicherungsfahrzeugen und U-Bootsjagdverbänden aller Art müssen aufgestellt werden. Lassen wir hier wieder Admiral Jellicoe sprechen; er schreibt in seinen Erinnerungen (Übersetzung von Kapitänleutnant a. D. Spieß):

„Ich hoffe jedoch, daß dieses Buch dazu beiträgt, aufklärend zu wirken und insbesondere den benötigten ungeheuren Aufwand erkennen zu lassen, welcher unerläßlich ist, wenn man einem Fahrzeugtyp beikommen will, der einerseits so schnell von der Wasseroberfläche verschwinden und unter der Wasseroberfläche so große Strecken zurücklegen kann, sowie andrerseits mit Torpedo und Mine für einen Unterwasserangriff schwer bewaffnet ist.

Man kann diese taktischen Schwierigkeiten erst richtig würdigen, wenn man sich folgende Gegenüberstellung der im November 1917 auf beiden Seiten eingesetzten Kampfeinheiten klargemacht hat:

Auf deutscher Seite fochten etwa 178 Unterseeboote.

Auf britischer Seite mußten gegen diese 178 deutschen U-Boote folgende Seestreitkräfte aufgeboten werden:

277 Zerstörer
30 Kanonenboote
44 „P"-Boote
338 Motorboote (Launches)
65 U-Boote
68 Küstenmotorboote
49 Dampfjachten
849 Fischdampfer
867 Drifter
24 Minensucher (Raddampfer)
50 kleinere Luftschiffe
194 Flugzeuge
77 U-Bootsfallen.

Abgesehen von dieser großen Flotte von Fahrzeugen, welche wir für den Kampf gegen die 178 deutschen U-Boote einsetzen mußten, warfen wir allein im letzten Vierteljahr 1917 in der Helgoländer Bucht und Dover-Straße über 10000 Minen mit dem alleinigen Zweck, damit einige deutsche Tauchboote zu vernichten. Im Jahre 1918 legten wir, abgesehen von weiter laufend durchgeführter starker Verseuchung der Helgoländer Bucht und

Digitized by Google

Dover-Straße, allein in der ‚Großen Nordsperre' in der nördlichen Nordsee 100000 Minen!

Kann die Schwierigkeit der Unterseebootsbekämpfung irgendwie besser beleuchtet werden als durch diese Zahlenaufstellungen? Aus ihnen geht der außerordentliche Einfluß der Einführung eines vollkommen neuen Angriffsmittels auf die gesamte Seekriegführung und Seestrategie jedenfalls deutlich hervor."

Soweit das Urteil des Ersten Lords der englischen Admiralität, dessen Aufgabe es war, den Schutz gegen die deutschen U-Boote zu organisieren.

Wie auf das Verhalten der Kriegsflotten, so wirkt die „Allgegenwart" des U-Boots auch auf den feindlichen Handel ein. Der Handel muß zwangsgeführt, auf Wege beschränkt werden, die weniger ubootsgefährdet sind. Umwege und Verzögerungen sind die Folge solcher Verkehrsbündlungen. Und letzten Endes sieht eine durch U-Bootsangriffe auf ihre Seeverbindungen schwer gefährdete Nation sich gezwungen, ihre Handelsschiffe nur versammelt, unter dem Schutz von Kriegsschiffen, in sogenannten Geleitzügen über See zu schicken.

Hierbei setzen die genannten Rückwirkungen auf Handel und Wirtschaft empfindlich ein: Beladene Dampfer müssen warten, bis ihre Kameraden, mit denen sie gemeinsam über See fahren sollen, ebenfalls abgefertigt sind. Die Reise über See richtet sich nach der Geschwindigkeit des langsamsten Schiffes, für die schnelleren bedeutet diese Fahrt also unökonomischen Zeitverlust. Umwege und Warten an Treffpunkten, um weitere zum Geleitzug stoßende Schiffe aufzunehmen, tragen fernerhin zur Verzögerung bei. Kommt der Geleitzug dann im heimatlichen Hafen an, ist dieser von der Menge der Dampfer überfüllt. Nochmalige Verzögerungen beim Löschen der Dampfer entstehen, Stockungen der Transporteinrichtungen sind die Folge.

Militärisch werden eine große Zahl von Kriegsschiffen zum Schutz dieser Geleitzüge gebraucht. Das Geleitzugsystem erfordert einen solch gewaltigen organisatorischen Apparat, er bedeutet eine so eingreifende Umstellung von Handel, Schiffahrt und Verkehrswesen der Hafenplätze, daß hierin schon eine wesentliche Wirkung der „Allgegenwart" des U-Boots zu sehen ist.

Alles in allem: Die Eigenschaft des U-Boots, durch seine Unsichtbarkeit in allen Meeren auftreten zu können, ist von tiefgehendem Einfluß auf die Seestrategie der beteiligten Nationen.

2. War diese in der vorstehenden Ziffer genannte Rückwirkung der Unsichtbarkeit des U-Boots mehr mittelbarer Art, so wenden wir uns jetzt zur unmittelbaren Wirkung der Unsichtbarkeit des U-Boots im U-Boots-Angriff selbst.

Digitized by Google

Das U-Boot ist in der Lage, bis in nächste Nähe des Gegners seinen Angriff unbemerkt heranzutragen. Wenn der Gegner, wie im vorigen Absatz gezeigt, auch stets und überall mit der Anwesenheit von U-Booten rechnen muß, so kann er doch den Augenblick des Angriffs des feindlichen U-Boots nicht voraussehen. Er trifft den Gegner daher trotz allem überraschend. Das Schiff ist in einer dauernden, Kraft und Nerven kostenden Defensive. Das U-Boot hat als Angreifer die Wahl des Augenblicks. In dieser durch seine Unsichtbarkeit überraschenden und daher unabwendbaren Wirkung liegt also die Stärke des U-Bootsangriffs.

Ist im vorstehenden die Macht der U-Bootswaffe im Seekrieg dargestellt, um ihre Eigenart aufzuzeigen, so ist es daneben selbstverständlich, daß dieser Stärke auch Schwächen des U-Boots gegenüberstehen — und daß andrerseits die vom U-Boot bedrohte Nation auch eine Abwehr gegen das U-Boot aufstellt, die die unmittelbaren Erfolge des U-Boots möglichst einschränken soll.

Diese Schwächen des U-Boots und die verschiedenen Mittel der Abwehr werden in diesem und einem späteren Kapitel beschrieben werden. Sie ändern jedoch nichts an der vorstehend dargestellten Wirkung der „Allgegenwart" des U-Boots.

b) Die militärischen Aufgaben des U-Boots

1. Torpedoträger

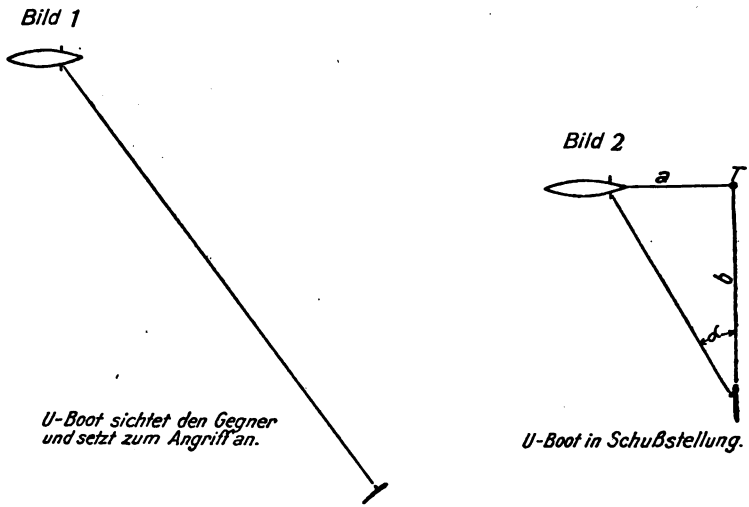
Es ist nun zu untersuchen, welche Verwendung das U-Boot, welche Aufgaben es auf Grund seiner im obigen beschriebenen Eigenart erhalten kann:

1. Verwendung des U-Boots als Torpedoträger.

Wir sahen bereits, daß der Torpedo mit eigener Maschinenkraft auf den angezielten Gegner zuläuft. Da auch der Gegner sich fortbewegt, kann der Torpedo nicht auf das Ziel selbst losgemacht, sondern die Laufrichtung des Torpedos muß um ein Winkelmaß in der Fahrtrichtung des Gegners vorverlegt werden. Soll der Torpedo treffen, so muß das Winkelmaß so groß sein, daß die Strecke, die der Torpedo zu durchlaufen, und der Weg, den das feindliche Schiff bis zum Schnittpunkt mit der Laufrichtung des Torpedos zu fahren hat, in derselben Zeit zurückgelegt werden. Dann schneidet die Torpedobahn die Fahrtrichtung des Schiffes gerade in dem Augenblick, wenn das Schiff sich in diesem Schnittpunkt befindet. Es liegt auf der Hand, daß die Aussichten, mit dem Torpedo zu treffen, am

Digitized by Google

günstigsten sind, wenn sich Torpedolaufrichtung und Kursrichtung des Ziels etwa im rechten Winkel schneiden, wenn das gegnerische Schiff im Augenblick des Schusses vom angreifenden U-Boot also quer, von der Seite, „breitseits" eingesehen wird.



Skizze 5. Darstellung eines Angriffs

1. a ist die Strecke, die das Schiff mit einer bestimmten — vom U-Boot zu schätzenden — Geschwindigkeit nach Abgabe des Torpedoschusses in einer gewissen Zeit zurücklegt
2. b ist die Strecke, die der Torpedo in derselben Zeit zurücklegen muß, um einen Treffer zu erzielen
3. T ist der Detonationspunkt, vorausgesetzt, daß alle Berechnungen bzw. Schätzungen gestimmt haben
4. Winkel α ist der Vorhaltewinkel

Nun ist die Unterwassergeschwindigkeit des U-Bootes höchstens etwa 8—10 sm pro Stunde. Wir sahen bereits, daß das U-Boot diese auch nur kurze Zeit durchhalten kann. Die Unterwassergeschwindigkeit der U-Boote ist damit praktisch der Geschwindigkeit der Überwasserschiffe immer unterlegen. Das bedingt, daß das U-Boot die oben geforderte Schußposition, seitlich vom Gegner, nur erreichen kann, wenn es vor dem Schuß in vorlicher Position zu der Kursrichtung des Gegners gestanden hat. Denn ein Auflaufen unter Wasser von hinten ist nicht möglich.

Digitized by Google

Um das Winkelmaß des Vorhaltens mit der Torpedierung zu bestimmen, muß der U-Bootskommandant den Kurs und die Geschwindigkeit des Gegners schätzen. Verschätzungen größerer oder kleinerer Art werden hierbei, auch beim geübtesten Schützen, möglich sein. Die Folge wird sein, daß das Vorhaltemaß nicht genau richtig ist, daß also Torpedo und Schiff ungleiche Zeiten brauchen, um bis zu dem Schnittpunkt beider Bahnen zu kommen. Diese Ungleichheit wird sich um so größer auswirken, je länger die Zeit, je größer die Strecke ist, die Torpedo und Schiff zurückzulegen haben.

Dies ergibt die Forderung, daß die Laufstrecke des Torpedos möglichst kurz sein muß. Dieser Forderung entspricht bereits die oben genannte Bedingung, aus einer Position zu schießen, daß der Schneidungswinkel beider Bahnen etwa ein rechter Winkel ist. Sie wird aber natürlicherweise vor allem dann erfüllt, wenn das U-Boot so nah wie möglich an den Gegner herangeht. Dann werden sich bei den kurzen Strecken und kurzen Zeiten, die Schiff und Torpedo zwischen Abschuß und Treffpunkt zurückzulegen haben, auch große Verschätzungsfehler nicht zu einem Fehlschuß auswirken können.

Der U-Bootskommandant hat daher beim ungesehenen Ansatz seines Angriffs zwei Grundforderungen zu erfüllen:

1. Eine vorliche Position zum Gegner zu erreichen!
2. So nah heran wie möglich!

Hier ist nun die zweite Schwäche des U-Boots aufzudecken: auch seine Überwassergeschwindigkeit ist, verglichen mit der von Kriegsschiffen, verhältnismäßig gering. Im allgemeinen wird sie die Grenze von 20 sm nicht übersteigen. Es wird daher für das U-Boot nicht möglich sein, auch über Wasser fahrend, bei schnelleren Schiffen in eine vorliche Position zu kommen, falls das U-Boot zu diesem Schiff nicht bereits beim Insichtkommen in einer vorlichen Position gestanden hat.

Also nicht auf alle Schiffe, die das U-Boot in Sicht bekommt, wird es überhaupt zum Angriff kommen können. Schnelle Schiffe, die bereits beim Sichten an dem U-Boot vorbei sind, die das U-Boot aus einer Richtung sieht, die hinter der Querrichtung zum Kurs des Schiffes liegt, werden dem Angriff des U-Boots nicht mehr erreichbar sein. Der U-Bootskommandant wird sie grimmigen Herzens ziehen lassen müssen.

Begeben wir uns nun in die Praxis und erleben wir den Ansatz eines Unterwasserangriffs eines U-Boots.

Digitized by Google

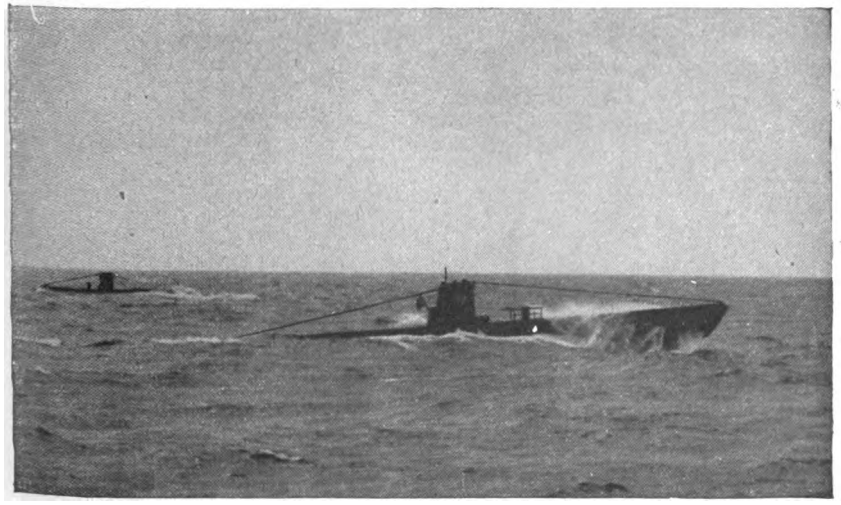
Der Unterwasserangriff

Ein U-Boot fährt in den Morgenstunden bei klarer Sicht über Wasser in weiter See. Die Brückenwache des U-Boots erkennt am Horizont, der „Kimm", die Masten eines Schiffes. Mehr ist vom Schiff noch nicht zu sehen, das übrige ist noch unter dem Horizont. Der Kommandant bekommt Meldung. Einen Augenblick später ist er auf der Brücke. Das Schiff wird wiederholt gepeilt, d. h. die Richtung des Schiffes wird bestimmt. Der Vergleich dieser „Peilungen" zeigt, ob das Schiff nach vorn oder nach hinten zu auswandert. Eine Reihe von Peilungen geben einen Anhalt über den Kurs des Schiffes. Hiernach bestimmt der Kommandant nun den Kurs seines U-Boots. Die Dieselmaschinen gehen auf Höchstfahrt. Der Kommandant strebt, vor die Kursrichtung des Schiffes zu kommen. Immer wieder wird das Schiff gepeilt, um festzustellen, ob diese Absicht auch gelingt. Der Kommandant, der bewegungslos und verbissen auf der Brücke des U-Boots hockt und den Gegner nicht aus dem Auge läßt, erkennt, daß es Stunden dauern wird, bis er vor dem Gegner steht. Nur gering ist der Geschwindigkeitsüberschuß des U-Boots. Die Mastspitzen kommen jetzt höher über den Horizont heraus. Es sind die Masten eines Kriegsschiffes. Ungesehen bleiben, unbemerkt nach vorn kommen, ist jetzt der einzige Gedanke des Kommandanten. Sorgend beobachtet er, ob die Masten seines Gegners nicht schon zu hoch über der Kimm stehen, daß er von diesem, aus den Marsen der Masten, gesehen werden kann. Um sicher unbemerkt zu bleiben, hält er jetzt mit 10° mit dem Kurs des U-Boots vom Gegner wieder ab. Um so langsamer gewinnt er aber an Peilung, um so langsamer kommt er vor den Feind. Es wird Mittag und Nachmittag. Zähe hängt das Auge des U-Bootskommandanten am Feind. Seit Stunden laufen die Diesel nun höchste Fahrt. Das U-Boot zieht schäumend durch die See. Die Auswanderung der Peilung, das Wachsen der Masten über der Kimm wechselt: der Gegner läuft verschiedene Kurse, er zickzackt, um einen etwaigen U-Bootsangriff zu erschweren. Allmählich holt sich das U-Boot aber doch vor den Gegner. In den Abendstunden steht es etwa vor ihm. Die Masten kommen jetzt schnell über die Kimm heraus. Der Kommandant schickt die Brückenwache ins Boot und befiehlt: „Alarm!" — das U-Boot muß jetzt wegtauchen, ehe es vom Gegner bemerkt wird. Nach dem Tauchmanöver ist auf Sehrohrtiefe vom Gegner nichts mehr zu sehen. Die Augeshöhe ist jetzt erheblich geringer. Die Masten sind wieder unter der Kimm verschwunden. Der Kommandant fährt nun unter Wasser dem Gegner entgegen. Jetzt ist dieser wieder auszumachen. Bereits die Aufbauten des Schiffes sind zu erkennen;

Digitized by Google

Privataufnahme

Auseinanderziehen der U-Boote zur Nachtübung.
Die U-Boote haben bei Dunkelheit gute Erfolgsaussichten im Überwasserangriff.



Privataufnahme

250-Tonnen-U-Boote bei schlechtem Wetter.
Auch kleine U-Boote besitzen gute Seefähigkeit.

Digitized by Google

Privataufnahme

Blick vom Turm eines U-Boots nach achtern.
Die Antennen der Funktelegraphie sind mit starken Isolatoren versehen und dienen gleichzeitig als Netzabweiser.

Privataufnahme

Wache auf dem Turm.
Ölzeug schützt gegen überkommende See und Regen.

Digitized by Google

und in der Vergrößerung des Sehrohrs erkennt er nun auch die Masten und Brücken von vier kleineren Schiffen, anscheinend Zerstörern, die das große Schiff umgeben. Also ein wertvolles Ziel! Der Kommandant, der das Sehrohr bisher frei über die Wasseroberfläche hat ragen lassen, läßt jetzt das U-Boot tiefer steuern. Nur noch vorsichtig und ganz niedrig zeigt er jetzt das oberste Stück seines Sehrohrs. Er steht in vorlicher Position zu der allgemeinen Kursrichtung des Feindes, der ihm mit großen Zickzack-Kursen näher kommt. Gespannt beobachtet der Kommandant die wechselnden Bewegungen des Gegners. Jetzt dreht dieser weit ab — Sorge befällt den U-Bootskommandanten: hält der Feind diesen Kurs durch, wird der Angriff nicht gelingen, die Schußentfernung zu groß werden. Er sieht im Sehrohr, wie die Zerstörer zu beiden Seiten des Schiffes mit hoher Fahrt hin und her fahren. Weiße Schaumstreifen kennzeichnen ihren Weg. Der Kommandant weiß, daß er mit seinem U-Boot ungesehen zwischen die Zerstörer hinein muß, wenn es zum Angriff kommt. Da ändert der Gegner wieder Kurs — und dreht wieder auf das U-Boot zu. Schnell entschlossen setzt der U-Bootskommandant jetzt auf diesen Kurs des Feindes seinen Angriff an — ehe ein erneutes Abdrehen des Gegners seine Aussichten wieder verschlechtert.

Das U-Boot läuft, das Sehrohr nur ganz wenig und kurz zeigend, auf den Feind zu. Höchste Spannung herrscht im Boot. Lautlos steht jeder auf seiner Station. Leise hört man das Summen der elektrischen Maschinen, dann und wann das Geräusch der Tiefenruder und des Sehrohrmotors. Die mutigen Herzen aller Männer sind mit ihrem Hoffen oben bei ihrem Kommandanten im Turm. Von ihm dringen nur für die Bedienung des Sehrohrs die kurzen, stoßweise gegebenen Befehle nach unten in das Boot: „Aus" — „Ein" — „Höher" — „Tiefer!" In höchster Konzentration beobachtet der Kommandant in kurzen Augenblicken das Näherkommen und die Veränderung der Peilung des feindlichen Schiffes. Schnell wirft er dann und wann das Sehrohr herum und sieht sorgend nach den einzelnen Zerstörern, denn rechtzeitig und schlagartig muß er mit dem U-Boot auf sichere Tiefe gehen, um nicht gerammt zu werden, falls ein Zerstörer mit seiner hohen Fahrt auf die U-Bootsposition zuhält.

Der Kommandant sagt jetzt dem Steuermann, wie er die Lage und Geschwindigkeit des Gegners schätzt. Der Steuermann greift den entsprechenden Vorhalt aus einer Tabelle heraus. Der Kommandant legt nun das Boot auf den Schießkurs und befiehlt: „Alle Rohre fertig!" Der Bugraum meldet: „Alle Rohre sind fertig!" Die letzten spannendsten Augenblicke vor dem Schuß sind da. Der Kommandant hockt unten am Okular des tief ein-

Digitized by Google

gefahrenen Sehrohrs, kurz hintereinander folgen jetzt seine Befehle: „aus — halt — ein"; in nächster Nähe des Schiffes, dicht bei den mit hoher Fahrt brausenden Zerstörern, ist der sorgfältigste und sparsamste Sehrohrgebrauch erforderlich. Jetzt wirft er das Sehrohr herum, um noch mal zu kontrollieren, was der nächste der Zerstörer macht. Da kommt der schnelle Befehl des Kommandanten: „Sehrohr einfahren, schnell auf 20 m gehen!" Jeder weiß im Boot, daß es nun darauf ankommt, daß anscheinend das Boot vor einem Zerstörer wegtauchen muß. Von Sekunden hängt es jetzt ab. Das Boot ist gut in der Hand der Tiefensteuerung und geht schnell auf Tiefe. Schon ist das herankommende Mahlen der Schrauben des Zerstörers zu hören, sofort danach von donnernder Stärke, der Zerstörer fährt über das U-Boot hinweg. Kaum klingt das Geräusch ab, befiehlt der Kommandant: „Schnell auf Sehrohrtiefe gehen!" Das Boot stand ja bereits kurz vor der Schlußpeilung; die Sorge quält den Kommandanten, daß das Ziel schon vorbeigelaufen sein könnte. Mit dem Höherkommen des Bootes wird das Sehrohr ausgefahren — das Auge des Kommandanten ist ans Okular gepreßt — kurzes Suchen — da ist der Gegner, gleich muß der Schuß fallen — ein Blick nach dem Sehrohrkranz, der Vorhalt wird eingestellt, dann wieder das Auge am Okular! Da ruft der Kommandant: „Alle Rohre — los!" — Bei dem Ausstoß jedes Torpedos geht ein Ruck durch das Boot, die Tiefenrudergänger fangen das Sich-Aufbäumen des Bootes rasch ab. Der Kommandant befiehlt: „Schnell auf 30 m gehen!" und dreht vom Gegner ab. Anscheinend möchte er wegen der zu großen Nähe der Zerstörer nicht auf Sehrohrtiefe bleiben. Die Spannung wächst, gebannt hängt das Auge am Sekundenzeiger der Uhren in Turm und Zentrale — gleich muß ja die erlösende Detonation erfolgen. Da ist sie — und ein einziges stolzes, glückliches Aufatmen geht durchs Boot — der ersehnte Erfolg ist da. — Nun geht das Boot auf Tiefe — auf lautloseste Fahrt. Ein rollender Hagel von Wasserbomben — mit gewaltigen Detonationen — setzt ein, aber doch nicht in nächster Nähe des Bootes, denn es bleibt unversehrt. Das Boot muß jetzt etwa wieder 1000 m vom Gegner entfernt sein. Der Kommandant befiehlt: „Auf Sehrohrtiefe gehen!" — Will er doch den Gegner und den Erfolg der Treffer beobachten.

So etwa ist der Verlauf eines Unterwasserangriffs — wenn er glückt. Wie oft kommt aber das Boot nicht zum Schuß, weil das Ziel unvorhergesehen abdreht; oder das U-Boot wird von der Sicherung zu lange unter Wasser gedrückt, daß das Ziel vorbeiläuft und der Schuß ausfällt; oder das U-Boot wird bemerkt, Granaten und Wasserbomben hageln, das U-Boot muß auf Tiefe, so tief wie möglich, in „Gottes Keller", und kann nichts tun

Digitized by Google

als warten und hoffen, daß es klar geht; oder zu spät bemerkt der Kommandant die plötzliche Kursänderung eines sichernden Zerstörers, und das U-Boot wird gerammt.

Ein Unterwasserangriff ist eine Sache hoher Spannung, er fordert aber auch hohe Einsatzbereitschaft.

Wir haben soeben das U-Boot als Torpedoträger im Unterwasserangriff behandelt. Unter Wasser greift das Torpedo-U-Boot an: am Tage und in sehr hellen Mondnächten. Nachts greift das Torpedo-U-Boot also im allgemeinen über Wasser an. Denn es ist bei Dunkelheit nicht möglich, vom getauchten U-Boot aus durch das Sehrohr genügend zu erkennen.

Der Überwasserangriff

Das aufgetauchte U-Boot hat nachts, den Überwasserschiffen gegenüber, den sehr großen Vorteil der kleineren Silhouette. Vom Bootskörper des U-Boots ist im allgemeinen nachts nichts zu sehen. Bei etwas Seegang bildet er keine Silhouette mehr. Nur der Turm des U-Boots erhebt sich über die Wasseroberfläche. Er ist aber, verglichen mit jedem Überwasserschiff, so klein, daß sicherlich das U-Boot das Überwasserschiff eher sehen wird, — als letzteres den kleinen U-Bootsturm. Auch hier also wieder die Grundeigenschaft der Unsichtbarkeit. Auch bei dem nächtlichen Überwasserangriff des U-Boots beruht also auf dieser Eigenart des U-Boots seine Stärke. Das U-Boot ist nachts, ist es einmal am Gegner dran, ein idealer und für den Feind sehr gefährlicher Torpedoträger, weil es auch nachts überraschend auf den Feind seinen Torpedoschuß abgeben wird. Wer einmal in dunkler Nacht mit einem Schiff durch ein ubootsgefährdetes Gebiet gefahren ist, der hat das hoffnungslose Unterfangen erkannt, in Seegang und Dunkelheit einen U-Bootsturm zu erkennen. Dem bestorganisierten und angestrengtesten U-Bootsausguck wird es in dunkler Nacht in den seltensten Fällen gelingen, einen U-Bootsturm vor dem Angriff des Bootes auszumachen. Bei Nacht gilt in erhöhtem Maße für das Schiff: die Möglichkeit des Vorhandenseins von U-Booten kostet Nerven und Kräfte, kann ihre Gefahr aber nicht beseitigen.

Wir wissen, daß das U-Boot im allgemeinen über Wasser fährt und am Tage nur zum Angriff oder zu seinem Schutz unter Wasser geht. Bei Nacht wird das U-Boot besonders das Streben haben, über Wasser zu bleiben. Der Schutz der Dunkelheit erlaubt ihm dies auch in hohem Maße. Wird das U-Boot nachts durch ein überraschend aus der Dunkelheit kommendes feindliches Fahrzeug zum Tauchen gezwungen, so ist es für das U-Boot

Digitized by Google

immer eine mißliche Sache. Denn es begibt sich damit aller Orientierung, es wird blind und muß blind, auf gut Glück, auch wieder auftauchen, da ja ein vorheriger Rundblick durch das Sehrohr nur die dunkle Schwärze der Nacht zeigt.

Also ist für das nachts über Wasser fahrende U-Boot guter Ausguck auf der Brücke der halbe Erfolg und das halbe Leben. Die Brückenwache muß jedes Überwasserfahrzeug zuerst sehen, auf eine Entfernung, die ein Sichten des U-Bootturmes noch ausschließt. Es ist erstaunlich, welche Übung manche U-Bootsmänner im Nachtsehen erreichen; wichtig hierfür ist jedoch das Vorhandensein einer entsprechenden Veranlagung. Wenn der gewöhnliche Sterbliche nur nächtliche Schwärze sieht — hat der U-Bootsmann mit den besten Nachtaugen schon längst den dunklen abgeblendeten Schatten eines Fahrzeugs ausgemacht.

Den Gegner zuerst zu sehen, ist der halbe Erfolg, weil nun der U-Bootskommandant noch die größte Aussicht hat, seine Stellung zum Feind ungesehen zu verbessern, daß er in günstige Schußposition kommt. Denn für den Nachtangriff gilt ebenso wie am Tage: das U-Boot muß aus vorlicher Position angreifen. Es wird also, falls es beim Sichten des Gegners nicht zufällig bereits vorn stand, nun an der Grenze der Sichtweite vorlaufen. Dies ist bei Nacht leichter als bei Tage, weil es ja näher an den Gegner heranstehen kann. Der Kreisbogen, auf dem das U-Boot, allmählich heranstaffelnd, sich vor den Gegner holt, kann ja einen kleineren Durchmesser als am Tage haben. Aber immer wieder wesentlich ist der Geschwindigkeitsüberschuß. Ist der Gegner schneller und steht das U-Boot nicht von vornherein günstig, so kommt es nicht zum Angriff. Auch nachts also wieder Schwäche und Stärke des U-Boots: seine verhältnismäßige Langsamkeit, aber seine Unsichtbarkeit.

Hat der U-Bootskommandant nun die vorliche Position erreicht, wird er, dem Gegner eine möglichst schmale, kleine Silhouette bietend, auf diesen zulaufen. Der U-Bootskommandant wird so nahe herangehen, als er glaubt, ungesehen zu bleiben. Diese Grenze ist je nach der Helligkeit der Nacht verschieden — und muß vom U-Bootskommandanten durch Übung und Erfahrung gelernt sein. Es sind auch hier wieder Augenblicke höchster Spannung. Gebannt blickt das Auge auf die immer größer und breiter werdende dunkle Schiffssilhouette, daneben die Dunkelheit nach etwaigen weiteren feindlichen Schiffen absuchend.

Die Frage in der Brust des Kommandanten, „kann ich noch heran oder muß der Schuß jetzt fallen", entscheidet in diesen Augenblicken das Gefühl und die Standhaftigkeit des Herzens. Unten im Boot ist alles auf Tauch-

Digitized by Google

stationen, die Torpedorohre sind bewässert und klar. Auf der Brücke hockt nur der Kommandant mit dem Torpedoschützen — nachts schießt im allgemeinen der Torpedooffizier, einer der Wachoffiziere — und mit einem Ausguckposten.

Jetzt entschließt sich der Kommandant zum Schuß, dreht mit dem U-Boot ab und gibt Feuererlaubnis. Die Torpedos schießen aus den Rohren ins Wasser, dem ahnungslosen Feind entgegen. Das U-Boot dreht vom Gegner ab, in die Dunkelheit zurück oder es geht unmittelbar nach dem Schuß unter Wasser, sich einer einsetzenden Abwehr entziehend.

Die vorstehenden Schilderungen werden dem Leser einen Einblick in die Tätigkeit des U-Boots als Torpedoträger gegeben haben. Es mag daher diese Aufgabe des U-Boots jetzt verlassen und die nächste Verwendung des U-Boots behandelt werden, für die es infolge seiner Unsichtbarkeit geeignet ist:

2. Die Verwendung des U-Boots im Minenlegen.

An sich ist das U-Boot ein schlechter Minenleger. Die Mine ist eine Waffe, die nur in der Masse genügend Aussicht auf Erfolg hat. Einige wenige können in der Weite der Meere und Seestraßen nur Zufallserfolge haben. Das U-Boot kann wegen seines beschränkten Raumes aber nur wenige Minen mit sich führen.

Andrerseits wird das U-Boot aber doch wieder zu einem brauchbaren Minenleger durch seine Unsichtbarkeit. Diese erlaubt es ihm, in feindliche Seegebiete einzudringen, in die das eigene Überwasserschiff wegen der feindlichen Gegenwehr schlechterdings nicht hin kann. Das U-Boot ist also der geeignete Minenleger, um die Minen unmittelbar an die feindliche Küste, vor die feindlichen Häfen und Flußmündungen hinzutragen. Hier an den Brennpunkten des feindlichen Verkehrs wirkt sich die geringe Zahl der Minen, die das U-Boot nur mitführen kann, auch weniger nachteilig aus. Auch die wenigen Minen haben hier bessere Aussicht, zur Wirkung zu kommen.

Es ist selbstverständlich, daß der U-Bootskommandant den feindlichen Ort mit aller Vorsicht ansteuern wird. Seine böse Absicht darf ja dem Feind nicht vorher offenbar werden. Das U-Boot wird sich also unter gar keinen Umständen vorher vom Gegner sehen lassen. Der U-Bootskommandant wird dann versuchen, den feindlichen Verkehr erst zu beobachten, bevor er sich zum Werfen seiner wenigen Minen entschließt. Ist es doch für ihren Erfolg wesentlich, sie auch dort hinzulegen, wo der Hauptverkehr des Feindes entlang läuft. Auch die Durchführung einer Minenaufgabe unmittelbar vor

Digitized by Google

den Toren des Feindes und in seiner heimatstarken Abwehr erfordert Geschick und Können des Kommandanten und Einsatz des Bootes.

3. Verwendung des U-Boots als Fernaufklärer.

Die Aufklärung, d. h. die Nachrichtenbeschaffung über den Gegner, ist in der Kriegführung von hervorragender Bedeutung. Dies gilt strategisch wie taktisch, d. h. für die Operationen der Kriegführung im Großen, wie für die unmittelbaren Kampfhandlungen.

Für die taktische Führung einer Flotte ist es für ihren Befehlshaber, der mit der Sicherung seiner Flotte auf den Gegner stößt, sehr wichtig, wenn er so bald wie möglich über Standort, Stärke, Kurs und Geschwindigkeit der feindlichen Hauptmacht unterrichtet wird. Nur dann wird er sich darüber klar sein können, wie er seine eigenen Streitkräfte am zweckmäßigsten auf den Gegner ansetzt. Diese taktische Aufklärung in der Nähe der eigenen Flottenstreitkräfte erfolgt im allgemeinen durch die bei ihnen befindlichen Kreuzer, Torpedobootszerstörer und Luftstreitkräfte.

Für die Seekriegführung im Großen, die Planung eigener Unternehmungen, ist es erforderlich, möglichst genau und ständig über den Aufenthalt und die Tätigkeit des Feindes überhaupt unterrichtet zu sein. Nur so ist es möglich, rechtzeitig von etwaigen Unternehmungen des Gegners Kenntnis zu bekommen. Es gilt, die Überraschung durch den Gegner auszuschalten, die, wie wir bereits sahen, in der Kriegführung zu den gefährlichsten und stärksten Elementen gehört.

Die ständige Überwachung des Gegners kann selbstverständlich nur in seinem eigenen Seegebiet, vor seinen Stützpunkten, in denen er sich aufhält, erfolgen. Die eigne Aufklärung muß also in die Ferne, in den Machtbereich des Gegners eindringen. Durch Überwasserstreitkräfte ist dies, wie wir bereits wissen, nur möglich, wenn sie feindliche Streitkräfte, die sich ihnen dort hindernd entgegenstellen, zuerst niederkämpfen können. Sie werden schon deshalb hierbei in ungünstigerer Lage sich befinden, weil der Gegner vor seinen eigenen Toren den Vorteil der Nähe seiner Stützpunkte und Reparaturwerkstätten hat, die havarierte Schiffe schnell aufnehmen können; während eigene Schiffe, die bei einem solchen Vorstoß in das Gegnergebiet schwer beschädigt werden, den langen Heimmarsch noch zurückzulegen haben. Also solche Vorstöße durch Überwasserschiffe, lediglich zum Zweck der Aufklärung, sind im Erfolg ungewiß und mit großem Risiko verbunden. Es kommt auch hinzu, daß ja ein längerer Aufenthalt der Überwasserstreitkräfte in dem feindlichen Gebiet keinesfalls möglich wäre,

Digitized by Google

es sich also nicht um eine längere Überwachung des Gegners, sondern nur um eine einmalige, kürzere Beobachtung handeln könnte.

Eine solche Fernaufklärung in den feindlichen Seegebieten kann jedoch durchaus durch Luftstreitkräfte erfolgen, falls der Gegner nicht so entfernt liegt, daß die Reichweiten der eigenen Flugzeuge dies verbieten. Aber auch eine Fernaufklärung durch Flugzeuge kann nur eine einmalige Beobachtung für eine kurze Zeitspanne ergeben, da die Luftstreitkräfte aus Brennstoffgründen nicht in der Lage sind, sich längere Zeit, stationär, im Feindgebiet in der Luft aufzuhalten.

Es ist damit schon gesagt, daß das U-Boot der ideale Fernaufklärer ist. Die Grundeigenschaft seiner Unsichtbarkeit gestattet es ihm, in das vom Feind beherrschte Seegebiet kampflos einzudringen. Es ist in der Lage, sich hier längere Zeit beobachtend aufzuhalten.

Damit müssen zwei weitere Stärken des U-Boots genannt werden: Das U-Boot ist erstens von einer sehr großen Seeausdauer. Der Brennstoffverbrauch der Dieselmotoren ist gering. Außerdem ist das U-Boot fähig, große Mengen dieses Brennstoffs mitzuführen. Auch kleine U-Bootstypen können daher wochenlang ohne Brennstoffergänzung in See bleiben und hierbei Tausende von Seemeilen zurücklegen.

Das U-Boot hat zweitens eine besonders große Seefähigkeit. Es ist hierdurch in der Überwasserfahrt jeder Wetterlage gewachsen. Die See hat bei schwerem Wetter an der glatten, fischartigen Form des U-Bootskörpers keine Angriffspunkte. Sie rauscht, ohne Schaden anrichten zu können, darüber hinweg. Es sind keine Aufbauten, keine großen Luken und Eingänge vorhanden, die durch die See- ein- oder aufgeschlagen werden können. Wir haben im Februar 1937 U-Boote von 500-t-Größe in den Atlantik, nach den Azoren, entsandt. Sie haben in dieser Zeit einen schweren Orkan im Atlantik erlebt. Die U-Boote kamen fröhlich zurück. Ihre Seeschäden waren zwei zerbrochene, hölzerne Bootshaken, die die See aus ihren Halterungen an Oberdeck gebrochen hatte.

Die Eigenschaft der großen Seeausdauer erlaubt es also dem U-Boot, sich auch in sehr heimatferne Gebiete zu begeben. Es kann dort, unberührt von der Wetterlage, sich lange Zeit aufhalten und eine laufende Beobachtung und Unterrichtung seiner heimatlichen Seekriegsleitung durchführen.

Diese erhält also ein laufendes Bild, wie es in dem feindlichen Seegebiet über eine längere Zeitspanne hinweg aussieht. Die normalen Verhältnisse des feindlichen Seeverkehrs und die Tätigkeit der gegnerischen Seestreitkräfte werden bald hieraus erkenntlich sein und dann Abweichungen hier-

Digitized by Google

von, die auf beabsichtigte Planungen des Gegners schließen lassen, um so mehr auffallen.

Wegen seiner verhältnismäßig geringen Geschwindigkeit ist das U-Boot jedoch nicht in der Lage, ein größeres Seegebiet dauernd zu überwachen. Sicher und ständig kann daher ein U-Boot einen Seeraum nur von beschränkter Größe übersehen. Die geringe Augeshöhe, die der Beobachter vom Turm des U-Bootes oder gar auf Sehrohrtiefe hat, spielt hierbei ebenfalls eine einschränkende Rolle.

Es wird deshalb zweckmäßig sein, dem U-Boot nur ein begrenztes Seegebiet zur Aufklärung zuzuteilen; andrerseits aber seine Grundeigenschaft der Unsichtbarkeit möglichst auszunutzen, es daher an die für die Beobachtung günstigsten Punkte, also möglichst nahe an den feindlichen Stützpunkten aufzustellen.

4. Verwendung des U-Boots im Handelskrieg.

Die Vernichtung des feindlichen Handels, der Angriff auf die feindlichen Seeverbindungen, ist der eigentliche Zweck des Seekriegs. Ist der Gegner von den Seeverbindungen unabhängig, hat er gar keinen Handel über See laufen, so hat der Seekrieg seinen Sinn verloren. Er kann dann keine Schädigung des Gegners, keine Entscheidung in der Kriegführung gegen den Feind erzielen.

Die Eignung des U-Boots zum Handelskrieg hat es im Weltkriege bewiesen. Diese Geeignetheit liegt wieder hauptsächlich in seiner Unsichtbarkeit, die es ihm erlaubt, die feindlichen Handelswege überall, auch im Gebiet der gegnerischen Seeherrschaft, anzugreifen.

Es überschreitet den Rahmen dieses Buches, einen völkerrechtlichen und geschichtlichen Abriß des Handelskrieges zu geben. Sicher ist, daß, so lange Seekriege geführt werden, der feindliche Handel auf den Straßen des Meeres angegriffen werden wird. Denn er gibt ja dem Feinde einen wesentlichen Teil der Lebenskraft, die es ihm erlaubt, den Krieg zu führen. Diese Lebensader zu unterbinden, ist daher ein selbstverständlicher Akt der Kriegführung des Gegners.

Im Weltkrieg entschloß sich die deutsche Staatsführung, das wirkungsvollste Kampfmittel, das sie gegen England besaß, das U-Boot im Handelskrieg, nach mehreren wieder eingestellten Versuchen, schließlich am 1. Februar 1917 endgültig anzuwenden.

Die Form des Handelskrieges war in gewissen, dem Gegner bekanntgegebenen Seegebieten „uneingeschränkt", d. h. in diesen Seegebieten

Digitized by Google

setzte sich jedes Handelsschiff der Gefahr aus, ohne vorherige Warnung angegriffen zu werden.

Das Heldenlied des deutschen U-Bootkrieges ist bekannt.

Von deutschen U-Booten wurden — nach englischer Angabe — rund 6500 Fahrzeuge mit 12 191 996 Bruttoregistertonnen gegnerischen Schiffsraums versenkt. Von 343 insgesamt in Dienst gewesenen deutschen U-Booten blieben 178 vor dem Feind, mit ihnen 5132 beste Seeleute und Soldaten. Ehre ihrem Andenken! Über 50 % der U-Bootswaffe starb den Heldentod. Es ist dies der höchste Opferanteil aller Waffen des Weltkrieges.

Der U-Bootskrieg brachte im Sommer 1917 England an den Rand des Abgrundes. Wir wissen das jetzt aus den geschichtlichen Darstellungen dieses Zeitabschnittes, aus den Veröffentlichungen unserer Gegner. Der U-Bootskrieg konnte jedoch nicht den kriegsentscheidenden Erfolg bringen. Das ist seine Tragödie. Politisch schlecht vorbereitet und mit unzulänglichen Mitteln geführt, kam er im Jahre 1918 den gewaltigen Anstrengungen des Gegners gegenüber trotz allen Opfermuts der U-Bootsleute zum allmählichen Erliegen. Das große U-Bootsbauprogramm des Admirals Scheer vom Jahre 1918, das den Bau von 376 U-Booten, einen monatlichen Zuwachs von 22 bis 37 Booten vorsah und dem U-Bootskrieg erneute Wirkung hätte geben können, kam nicht mehr zur Anwendung: Der Geist der U-Bootskrieger war trotz der genannten Verluste ungebrochen — die marxistisch gewordene Heimat hatte kapituliert.

Durch das U-Bootsabkommen vom Jahre 1930 ist die Form der Anwendung des U-Boots in künftigen Handelskriegen völkerrechtlich festgelegt. Das Abkommen lautet:

„Bei ihrem Vorgehen gegen Handelsschiffe müssen Unterseeboote sich nach den Bestimmungen des Völkerrechts richten, welchen Überwasserschiffe unterworfen sind.

Insbesondere darf, mit Ausnahme des Falles der fortgesetzten Weigerung zu stoppen, nachdem die ordnungsmäßige Aufforderung hierzu ergangen ist, oder des tatsächlichen Widerstandes gegen Besichtigung oder Untersuchung, ein Kriegsschiff, ob Überwasserschiff oder Unterseeboot, ein Handelsschiff nicht versenken oder zur Seefahrt untauglich machen, ohne vorher die Passagiere, die Bemannung und die Schiffspapiere an einen sicheren Ort gebracht zu haben. Für diesen Zweck werden die Boote des Schiffes nicht als sicherer Ort angesehen, es sei denn, daß die Sicherheit der Passagiere und der Bemannung bei herrschenden See- und Wetterverhältnissen durch die Nähe von Land oder durch die Anwesenheit eines

Digitized by Google

anderen Schiffes, welches in der Lage ist, sie an Bord zu nehmen, gewährleistet ist."

Der Handelskrieg ist auch die Anwendungsart des U-Boots, bei der seine artilleristische Armierung in erster Linie gebraucht wird. Sie dient hauptsächlich dazu, bewaffnete Handelsschiffe, die von ihrem Geschütz Gebrauch machen, niederzukämpfen. Im Weltkrieg ist dies häufig ein langes und zähes Ringen miteinander gewesen. Auf dem U-Boot wurde der Kampf erschwert durch die starken Bewegungen des Bootes im Seegang, die ein genaues Abkommen des Geschützes sehr schwierig machten, und durch die Seen, die über Deck kamen und die festgebundene Geschützmannschaft trotzdem wegzuspülen drohten. Für den Dampfer war es auf große Entfernung schwer, das kleine Ziel, welches das U-Boot war, zu treffen. Schließlich, oft nach Stunden dauernden Kampfes, gelang es dem U-Boot meistens doch, den Dampfer in lebenswichtigen Einrichtungen durch Treffer zu beschädigen und ihn so zur Übergabe zu zwingen.

Im übrigen wurde die Artilleriearmierung gebraucht, um Dampfer durch Warnungsschüsse zum Stoppen zu veranlassen und sie durch Schüsse in die Wasserlinie zu versenken, nachdem die Dampferbesatzung in ihre Boote gegangen war.

Zu weiteren Artilleriekämpfen, außer dem oben genannten Dampfergefecht, ist das U-Boot nur in der Lage, wenn es durch Zahl seiner Geschütze und Schutz seines leicht gefährdeten Bootskörpers besonders für diese Aufgabe gebaut und bestimmt ist. Das U-Boot als solches ist kein geeigneter Artillerieträger. Die Schwäche seiner Bewaffnung, meistens nur ein Geschütz, die bereits erwähnten unruhigen Bewegungen des Bootes, die von der See häufig überspülte Plattform, die Verletzlichkeit des Bootskörpers — ein Treffer bedeutet die sichere Vernichtung des U-Boots, da es dann tauchunklar ist, ein Treffer bei dem gegnerischen Überwasserschiff hat in den meisten Fällen keine entscheidenden Folgen —, alle diese Momente machen es zum eigentlichen Artilleriekampf ungeeignet.

Dies ist einleuchtend und ein Beweis für den eingangs erwähnten Grundsatz, daß es wenig Erfolg bringt, wenn eine Waffe zu Dingen gebraucht wird, die ihrem Wesen nicht entsprechen.

Denn bei einem über Wasser und sichtbar erfolgenden Artilleriekampf ist der Zweck und die Grundanwendung des U-Boots, durch die Stärke seiner Unsichtbarkeit, durch die Überraschung zu wirken, verlassen. Deshalb ist die Artillerie, falls sie nicht in einer Sonderform eines U-Boots Selbstzweck wird, eine Nebenwaffe des U-Boots.

Digitized by Google

5. Verwendung des U-Boots in Zusammenarbeit mit Überwasserkriegsschiffen.

Als das U-Boot zu Beginn dieses Jahrhunderts eine brauchbare militärische Waffe wurde, war ihre Bedeutung, die sie im Weltkrieg für die Handelskriegführung gewann, allgemein nicht erkannt. Es war vielmehr daran gedacht, auch diesen neuen Kriegsschifftyp nur in Verbindung mit den bisher vorhandenen Kriegsschiffen, den Überwasserschiffen, einzusetzen.

Es darf nicht vergessen werden, daß in dem U-Boot eine neuartige Waffe entstanden war, die sich in ihrem Wesen von den bisher verwandten Seekriegswaffen so sehr unterschied, daß über ihren Gebrauch noch keine vollkommen klare Vorstellung bestehen konnte.

Obwohl nun im Weltkrieg das U-Boot hauptsächlich zum Handelskrieg verwandt wurde, hat sich jedoch trotzdem eindeutig gezeigt, daß die ursprüngliche Absicht des U-Bootseinsatzes in keiner Weise ganz abwegig war, daß das U-Boot durchaus geeignet war, auch in Zusammenhang mit Überwasserstreitkräften verwendet zu werden.

Die Schwierigkeit liegt aber in der Form dieser Zusammenarbeit. Wie wir wissen, sind U-Boot und Überwasserschiff in ihren Eigenschaften sehr verschieden; es ist nie einfach, zwei nicht gleichartige Dinge zusammenzukoppeln. Das U-Boot hat verhältnismäßig geringe Geschwindigkeit; sowie es taucht, wird es noch langsamer, nahezu ortsgebunden. Überwasserkriegsschiffe verfügen über ungleich höhere Geschwindigkeiten. In deren Gebrauch müssen sie bei ihrem taktischen Einsatz unbehindert sein.

Das U-Boot kämpft grundsätzlich unsichtbar, bei Überwasserschiffen spielt sich der Kampf im allgemeinen in Sicht des Gegners ab.

Für ein taktisches Zusammenarbeiten zwischen U-Booten und Überwasserkriegsschiffen ist eine Signal- oder Nachrichtenverbindung untereinander notwendig. Wenn das U-Boot getaucht ist, hat es sich der führenden Hand eines gemeinsamen Seebefehlshabers entzogen. Man sieht, daß das Zusammenoperieren in der Praxis nicht einfach ist.

Im Weltkrieg glaubte der Oberkommandierende der Englischen Großen Flotte, Admiral Jellicoe, daß die Taktik der deutschen Hochseeflotte wesentlich auf das Zusammenwirken mit deutschen U-Booten abgestellt sein würde.

Er schreibt darüber in einer Denkschrift vom 30. Oktober 1914, die er an die englische Admiralität nach London sandte, folgendes:

„Die deutschen U-Boote können, wie sie, wie zu erwarten, in taktischem Zusammenhang mit der Schlachtflotte verwendet werden, in zweifacher Weise angesetzt werden:

Digitized by Google

a) mit Kreuzern oder möglicherweise mit Zerstörern,
b) mit der Schlachtflotte.

Im ersten Falle würden die U-Boote wahrscheinlich durch Kreuzer in eine für den Angriff auf die in der Entwicklung zur Gefechtslinie begriffene Schlachtflotte günstige Stellung geführt werden, und im zweiten Falle würden sie vielleicht in einer Stellung hinter oder zur Seite der feindlichen Schlachtflotte gehalten werden, während letztere versuchen würde, durch die Wahl ihres Gefechtskurses unsere eigene Flotte auf ihre U-Boote zu ziehen."

Im ersten Band seiner Erinnerungen kommt Lord Jellicoe ebenfalls auf eine Rückzugstaktik der deutschen Hochseeflotte zu sprechen, die den Zweck haben sollte, die deutschen Unterwasserwaffen zur Anwendung zu bringen. Er sagt darüber:

„Wir waren so sicher, daß der Gegner diese Taktik wählen würde, daß es bei allen Flottenübungen im Kriege ohne Ausnahme Regel war, zuvor einen Punkt als angenommenen Ort für Helgoland auf der Seekarte einzuzeichnen, und daß derjenige unserer Flaggoffiziere, welcher die Partei der Hochseeflotte bei diesen Übungen führte, stets seinen Verband in der Richtung auf diesen Helgolandpunkt entwickelte und eine Rückzugstaktik anwendete.

Die Schwierigkeiten für uns hierbei sind bis zu einem gewissen Grade unüberwindlich, wenn der Gegner bei einer solchen Ausweichtaktik mit der Anwendung der Unterwasserwaffen freigebig und geschickt verfährt."

„Wenn der Feind uns in eine vorbereitete Falle mit Minenfeldern und U-Bootslinien und der Hochseeflotte als Köder gelockt hätte, würde dies während des ganzen Krieges sehr wirksam gewesen sein und hätte uns von vornherein schwere Verluste zugefügt."

„Die Leichtigkeit, mit welcher der Feind unserer Flotte eine Falle durch ausgelegte U-Boote stellen konnte, war am 19. August unter Beweis gestellt. Es war mir vollkommen rätselhaft, warum dies nicht sehr häufig in einem früheren Kriegsabschnitt getan wurde."

Er vermutete also im wesentlichen ein Zusammenwirken zwischen deutscher Flotte und U-Boot in folgender Art: es würden vor dem Flottenzusammenstoß deutsche U-Boote in festen Linien ausgelegt werden, die dort, getaucht und für den Engländer unsichtbar, warten sollten, bis dieser in ihre Angriffsnähe kommen würde. Die deutsche Hochseeflotte selbst würde letzteres dadurch zu erreichen suchen, daß sie in einer Rückzugstaktik die englischen Schiffe über diese U-Bootslinien ziehen wollte.

Admiral Jellicoe beabsichtigte nicht, auf eine solche Falle einzugehen.

Digitized by Google

Dies wurde bei der deutschen Flottenführung allerdings auch nicht angenommen und deshalb war eine derartige taktische Bindung der Bewegungen der Hochseeflotte durch ausgelegte U-Bootslinien von vornherein auch nicht vorgesehen.

Eine Zusammenarbeit zwischen deutscher Hochseeflotte und U-Booten hat zwar in ähnlicher, doch noch loserer Form, als von Lord Jellicoe angenommen, im Weltkrieg stattgefunden:

Bei der Unternehmung der Hochseeflotte, die zur Seeschlacht vor dem Skagerrak führte, hatte der Führer der Unterseeboote 14 U-Boote zur Verfügung, die im Zusammenhang mit dieser Unternehmung eingesetzt werden konnten. Die Geschwindigkeit dieser Unterseeboote war jedoch wesentlich geringer als die Vormarschgeschwindigkeit der deutschen Flotte. Die Unterseeboote konnten daher nicht mit letzterer zusammen marschieren. Für den Einsatz der U-Boote blieb daher nur übrig, folgende Überlegung zugrunde zu legen: der Feind würde sicherlich von dem Auslaufen der deutschen Flotte Nachricht erhalten und daraufhin selbst seine Stützpunkte verlassen. Der Führer der Unterseeboote beabsichtigte deshalb, die U-Boote bereits vor dem Zeitpunkt des Auslaufens der eigenen Flotte vor den feindlichen Häfen aufzustellen, um ihnen so Gelegenheit zu geben, auf auslaufende, bzw. später wieder einlaufende feindliche Streitkräfte zum Angriff zu kommen. Dieser Plan wurde auch durchgeführt und die 14 U-Boote auf die feindlichen Häfen verteilt. Sie standen hier in von feindlichen Seestreitkräften stark bewachtem Gebiet und waren daher tagsüber meistens unter Wasser auf Sehrohrtiefe. Unglücklicherweise verzögerte sich jedoch das Auslaufen der deutschen Hochseeflotte, so daß die U-Boote bereits sich eine Woche in ihren Stellungen befunden hatten, als die Unternehmung begann. Sie hatten von dieser Verzögerung keine Nachricht erhalten können, da sie wegen der geschilderten Unterwasserfahrt nicht empfangsbereit waren. Die meisten von ihnen waren daher bereits auf dem Rückmarsch, als die englische Flotte erst ihre Häfen verließ und sich die erwarteten Möglichkeiten für U-Bootsangriffe boten.

Dieser an sich aussichtsreiche und mit viel Erwartungen erfolgte Einsatz der U-Boote war daher ein Fehlschlag. Die genannte Verzögerung und die Schwierigkeit der Nachrichtenübermittlung waren seine Gründe.

Bei dem nächsten Vorstoß der Hochseeflotte am 19. August 1916 sollte daher der Versuch eines solchen Zusammenarbeitens zwischen Flotte und U-Booten wiederholt werden. Auch hierbei war jedoch an ein Zusammenarbeiten nur insofern gedacht, als das U-Boot beim Anmarsch oder Rückmarsch des Gegners zum Angriff kommen sollte.

Digitized by Google

Auf Grund der Erfahrung der Skagerrak-Unternehmung stellte diesmal jedoch der Führer der Unterseeboote seine U-Boote nicht unmittelbar unter der feindlichen Küste auf, wo der Tauchzustand der Boote sich für ihre Empfangsbereitschaft von Funknachrichten so nachteilig erwiesen hatte. Die U-Boote wurden deshalb weiter vor der Küste abgesetzt und in Linien aufgestellt, von denen angenommen wurde, daß sie den Anmarschkurs der feindlichen Flotte schneiden würden. Außerdem wurden von vornherein weitere Linien als Ausweichstellungen festgelegt. In diese wollte der Führer der Unterseeboote seine U-Boote durch Funkbefehl verschieben, falls die Entwicklung der Lage die größere Gunst dieser Positionen erkennen lassen würde.

Da die Hochseeflotte am 19. August für ihren Vorstoß die Beschießung von Sunderland zum Ziel hatte, lagen auch die genannten U-Bootslinien nördlich und südlich von diesem Ort an der englischen Ostküste, in Seegebieten, durch die der Anmarsch der britischen Flotte zu erwarten war. Die getroffene Wahl der Aufstellung der U-Boote sollte sich auch bewähren. Tatsächlich marschierte die englische Kreuzersicherung am Morgen des 19. August über die nördlich von Sunderland liegende U-Bootsaufstellung. Der englische Kreuzer „Nottingham" wurde von „U 52" versenkt. Ein weiteres U-Boot, „U 53", konnte zwar nicht zum Torpedoschuß an den Gegner herankommen, es hielt jedoch mit großer Zähigkeit an der in Sicht gekommenen britischen, Großen Flotte Fühlung. Seine Meldungen hierüber an den Flottenchef waren die einzigen zuverlässigen Nachrichten, die dieser über das Heranmarschieren der feindlichen Hauptmacht von Norden her erhielt. Es war jedoch ein tragisches Geschehen, daß etwa gleichzeitig ein deutsches Luftschiff, das im Süden vor dem englischen Kanal kreuzte, ebenfalls dort fälschlicherweise Großkampfschiffe meldete und die Hochseeflotte daraufhin nach Süden zum Angriff auf diese abdrehte. Die von dem Luftschiff gemeldeten Schiffe waren jedoch in Wirklichkeit nur leichte Streitkräfte.

Zu einer Kampfberührung mit dem richtigerweise von „U 53" im Norden gemeldeten britischen Gros konnte es jedoch nun nicht mehr kommen. Hiermit waren auch die Aussichten der aufgestellten U-Boote, während und nach der Schlacht durch Unterwasserangriffe mitzuwirken, nicht mehr vorhanden. Es wurde jedoch am Nachmittag des 19. August von den U-Booten „U 66" und „U 63" noch der englische Kreuzer „Falmouth" durch Torpedotreffer versenkt.

Wenn auch durch die unglückliche Meldung des Luftschiffes „L 13" es zu einem beabsichtigten Flottenzusammenstoß nicht gekommen war, und

Digitized by Google

auch diesmal die Angriffsaussichten für die U-Boote geringer als erwartet waren, so hatte sich doch immerhin ihre Aufstellung und auch die vom Führer der Unterseeboote angeordnete Verschiebung in die Ausweichstellungen bewährt. Der Gegner hatte immerhin zwei Kreuzer verloren. U-Bootsverluste waren nicht eingetreten.

Wir sehen, daß dies Zusammenarbeiten zwischen U-Booten und der Flotte nur sehr bedingt war. Der Ansatz beider geschah zwar nach einem gemeinsamen operativen Plan, aber beide Teile kämpften räumlich getrennt voneinander und ohne unmittelbaren taktischen Zusammenhang. Es wäre nun zweifellos von großem Wert, wenn die Wirkung des Artilleriekampfes und der Torpedoangriffe von Überwasserschiffen durch gleichzeitige U-Bootsangriffe unter Wasser verstärkt werden könnte. Dies würde aber zur Voraussetzung haben, daß die U-Boote in der Lage wären, mit den schnelleren Überwasserschiffen zu marschieren, damit sie auch rechtzeitig bei der Gefechtsberührung mit dem Gegner zur Stelle sein können. Es würde erforderlich sein, daß man sie, ungesehen vom Gegner, dorthin schicken kann, wo der Gegner ihre getauchte Linie mit voraussichtlicher Sicherheit passieren muß und daß man sie hinsichtlich der Befehlsgebung immer an der „Strippe" hat.

Vor diesem unmittelbaren Zusammenarbeiten stehen also noch so viel Wenn und Aber, daß wir dieses Kapitel lieber schließen wollen, da wir uns sonst zu sehr auf das problematische Gebiet begeben.

Wohl ist aber ein Zusammenarbeiten zwischen U-Booten und Überwasserkriegsschiffen in der gezeigten losen Form, jedoch nach einem einheitlichen, gemeinsam geltenden Plan möglich.

6. Kapitel

Der U-Bootsbau

1. Allgemeines

Nachdem wir in den vorstehenden Kapiteln das U-Boot und seine Anwendung kennengelernt haben, wollen wir uns nun den einzelnen U-Bootsflotten der größeren Kriegsmarinen selbst zuwenden.

Die Eigenart des U-Boots, ungesehen in Seegebiete eindringen zu können, macht es zu einer unheimlichen Waffe. Es ist daher verständlich, daß bei allen Konferenzen und Abkommen über Kriegsschiffbau und Flottenrüstungen der Bau von U-Booten eine besondere Rolle gespielt hat. See-

Digitized by Google

mächte, die lebensnotwendig und kriegsentscheidend von der Aufrechterhaltung ihrer Seeverbindungen abhängig sind, wie z. B. England, haben ständig und nachdrücklichst die Forderung nach völliger völkerrechtlicher Abschaffung des U-Boots gestellt. Sie sehen in dem U-Boot das gefährliche Kriegsmittel, das trotz des Vorhandenseins einer starken Kriegsflotte zum Schutz dieser Seeverbindungen letztere angreifen und sie empfindlich schädigen kann. Die vollkommene Seeherrschaft der großen Seemächte kann durch das U-Boot in Frage gestellt werden. Wir erinnern uns an den eingangs genannten, weit voraussehenden Ausspruch des Lord John Jervis, der aus diesem Grunde vor dem Bau von U-Booten warnte.

Auf der anderen Seite werden Seemächte zweiten Ranges, die nicht stark genug sind, im Kampf der Flotten durch Vernichtung des Gegners die Seeherrschaft zu erringen, und damit auch die feindlichen Seeverbindungen zu beherrschen, unter keinen Umständen von dem Bau von Unterseebooten absehen wollen. Für sie sind die Unterseeboote ja das hauptsächlichste Mittel, mit dem sie gegen die Seeverbindungen der Seemächte ersten Ranges vorgehen können.

So hat sich die Forderung nach völliger Abschaffung des U-Boots nicht durchsetzen können. Keine Seemacht hat bisher auf den Bau von Unterseebooten verzichtet. Das U-Boot als Kampfmittel und in seiner strategischen Auswirkung, infolge seiner Allgegenwart, ist allen Seenationen zu wertvoll, als daß sie sich freiwillig dieses Kampfmittels begeben wollen.

Die U-Bootstypen, die die einzelnen Seemächte bauen, sind verschieden. Sie richten sich nach den Aufgaben und Verwendungsarten, die die einzelnen Nationen glauben, nach ihren seestrategischen Verhältnissen, ihren U-Booten geben zu müssen. Gerade im U-Bootsbau sind die Kriegsmarinen ja in der glücklichen Lage, sich bei der Konstruktion ausschließlich danach richten zu können, wie das U-Boot den beabsichtigten militärischen Zweck am besten erfüllt. Denn das U-Boot hat sich nicht, wie Überwasserschiffe, mit seinesgleichen zu messen; es ist daher bei seinem Bau auch nicht darauf Rücksicht zu nehmen, was der mutmaßliche Gegner an U-Booten konstruiert. Das bei anderen Kriegsschifftypen übliche Streben, besser und kampfkräftiger zu bauen als der gleichartige Typ der anderen Seemacht ist, um diesem Typ gewachsen oder gar überlegen zu sein, scheidet daher beim U-Bootsbau ganz aus.

Es liegt aber an der allgemein geltenden Eigenart und den genannten, ebenfalls für alle Nationen zutreffenden Hauptverwendungsarten des U-Boots, daß auch für den U-Bootsbau einige Grundregeln bei allen Seemächten gültig sind.

Digitized by Google

Wir sahen, daß der Urzweck des U-Boots der Torpedoangriff unter Wasser war und daß dieser Angriff in nächste Feindnähe herangetragen werden muß, wenn er möglichste Erfolgsaussicht haben soll. Dies macht erforderlich, daß das U-Boot so leicht zu handhaben ist, daß es sich auch in Feindnähe aufhalten kann. Große Beweglichkeit, gute Manövrierfähigkeit, gute Tiefensteuer- und Taucheigenschaften sind daher für das U-Boot als Torpedoträger erforderlich. Es ist verständlich, daß diese Eigenschaften eher ein kleiner als ein großer Bootstyp besitzt.

Wenn man außerdem in Rechnung stellt, daß das U-Boot verhältnismäßig langsam ist, daß es also größere Seeräume nicht in kurzer Zeit durchmessen und damit kontrollieren kann, so kann ein bestimmtes großes Seegebiet besser überwacht werden, wenn mehrere kleine, als ein oder zwei große U-Boote zur Verfügung stehen. Auch dieser Gedanke spricht dafür, sofern es nicht andere Umstände fordern, besser viele und kleinere als einige große U-Boote zu bauen.

Will man andrerseits in sehr entfernten Seegebieten operieren, so ist eine große Seeausdauer hierfür erforderlich. Das U-Boot muß also in der Lage sein, erhebliche Mengen an Brennstoff, Proviant und Material mitzuführen. Diese lassen sich aber nur auf einem größeren U-Boot unterbringen. Gegenüber dem U-Boot als reinem, heimatnahen Torpedoträger wird also eine Vergrößerung der Tonnage dieses U-Boots notwendig sein. Ebenso macht der Wunsch, dem U-Boote eine möglichst hohe Geschwindigkeit zu geben, etwa um mit eigenen Flottenstreitkräften taktisch zusammenarbeiten zu können, eine Vergrößerung der Tonnage erforderlich. Will ferner eine Seemacht z. B. Artillerie-U-Boote zu besonderen Zwecken besitzen, mit zwei oder mehr Geschützen stärkeren Kalibers und den dazu gehörigen Feuerleit- und Munitionsanlagen, so läßt sich dieses Ziel auch nur in einem sehr großen U-Boot verwirklichen. Ebenso bedingt naturgemäß die Forderung, eine große Minenladung mitführen zu können, den Bau eines großen Bootstyps.

Sicher ist jedoch, daß mit diesen Wünschen nach Vergrößerung die Eignung des U-Boots als Torpedoträger abnimmt, da seine Tiefensteuer- und Manövriereigenschaften sich mit wachsender Größe vermindern. Letzten Endes dient die Tauchmöglichkeit eines sehr stark vergrößerten U-Boots nicht mehr in erster Linie Angriffszwecken — wie wir es bei dem normalen U-Boot als Grundeigenschaft kennenlernten —, sondern hauptsächlich dazu, sich einem überlegenen Gegner entziehen zu können.

Es werden sich also bei allen Seemächten im wesentlichen zwei U-Bootstypen unterscheiden lassen: ein kleinerer Typ, der in erster Linie dem

Digitized by Google

Urzweck des U-Boots, dem Torpedoangriff, dienen soll — und größere Bootstypen, die die genannten, verschiedenartigen Sonderaufgaben erfüllen sollen.

Hinsichtlich des Baues dieser beiden Typgruppen ist nochmals auf den Unterschied zwischen Einhüllen- und Zweihüllenbooten zurückzukommen. Wir sahen bereits, daß beim Einhüllenboot die Tauchtanks innerhalb des Druckkörpers, beim Zweihüllenboot außen, zu Seiten des Druckkörpers, liegen.

Als Einhüllenboot kann nun das U-Boot nur bis zu einer gewissen Größe gebaut werden. Da die Tanks im Bootsinnern liegen, ist ihre Größe beschränkt. Das Einhüllenboot kann deshalb auch nur einen geringen Auftrieb besitzen, seine Überwassereigenschaften werden deshalb im allgemeinen schlechter sein als beim Zweihüllenboot. Andrerseits hat das Einhüllenboot wegen seines tiefliegenden Gewichtsschwerpunktes sehr gute Taucheigenschaften und läßt sich unter Wasser sehr gut steuern.

Das Zweihüllenboot — wie wir sahen, eine Erfindung des französischen Ingenieurs Laubeuf — hat großen Auftrieb, das U-Boot läßt sich daher größer und schwerer — mit stärkerer Armierung — bauen. Seine Überwassereigenschaften sind besser, da es höher schwimmt. Andrerseits ist es nicht der ausgezeichnete „Taucher" und ist unter Wasser nicht so handlich wie das Einhüllenboot.

Alle größeren U-Boote werden also bei allen Kriegsmarinen Zweihüllenboote sein müssen. Das Einhüllenboot wird nur bei dem kleineren U-Bootstyp zur Anwendung kommen können. Es wird dann wegen seiner guten Tiefensteuer- und Taucheigenschaften ein besonders guter Torpedoträger sein.

2. Die Hauptkriegsmarinen

Es wird nun interessieren, den U-Bootsbau der größeren Kriegsmarinen zu betrachten.

England

Aus den letzten Jahren des Krieges besitzt England noch sieben Boote der L-Klasse und neun Boote der H-Klasse. Beide Typen befinden sich auch noch in Dienst. Die Boote der L-Klasse haben 845 bzw. 760 t. Die Armierung besteht aus sechs bzw. vier Torpedorohren, die Geschwindigkeit der Boote ist 17,5 sm. Diese Boote stellen eine Verbesserung der E-Klasse dar, mit denen England in den Krieg eintrat. Mehrere Boote der F-Klasse, z. B. das

Digitized by Google

englische E 9, hatten im Weltkrieg beachtliche Torpedierungserfolge zu verzeichnen. Die U-Boote der E-Klasse, ebenso die genannten Boote der verbesserten L-Klasse sind daher zweifelsohne auch als Torpedoträger gebaut worden.

Die neun Boote der H-Klasse sind Einhüllenboote von 410 t. Sie haben eine Torpedoarmierung von vier Bugrohren. Ihre Geschwindigkeit beträgt 13 sm. Sie sind sicherlich in erster Linie als Torpedo-Angriffsboote gebaut worden.

Abgesehen von diesen älteren Booten besitzt England elf weitere Boote von etwa 640 bis 670 t, die ebenfalls als Unterwasserangriffs-U-Boote gedacht sein werden. Es ist dies der Typ Shark und Starfish. Vier weitere U-Boote ähnlichen Typs sind in Bau (Starlet und Typ Undine). Die Geschwindigkeit dieser Boote ist mit 13,7 sm angegeben. Ihre Armierung besteht außer einem 7,6-cm-Geschütz aus sechs Torpedorohren.

Es mag auffallen, daß England nur eine verhältnismäßig geringe Zahl kleinerer U-Boote, also ausgesprochener Torpedoträger, besitzt. Es ist dies jedoch erklärlich: denn eine Seemacht ersten Ranges wie England bedarf grundsätzlich des U-Boots nicht, um die Seeverbindungen seines Gegners zu zerstören oder zu unterbinden. Die starke englische Große Flotte kann dieses Ziel schneller und wirkungsvoller erreichen.

Die U-Boote der Shark- und Starfishklasse sind der Heimat- bzw. der Mittelmeerflotte zugeteilt.

Vom großen Bootstyp hat England 25 und 14 in Bau. Die einzelnen Typen dieser Boote mögen folgenden Zwecken dienen:

1. Die 18 U-Boote der Baujahre 1926 bis 1930 haben eine Größe von 1311 bis 1475 t. Es sind dies die U-Boote der Rainbow-, der Perseus-, der Orpheus- und Oberonklasse. Sie führen die englische Bezeichnung „Overseas-patrolling type". Sie werden daher, ihrer Größe und ihrer Bezeichnung entsprechend, zum Schutz der weltweiten Seewege des englischen Imperiums gebaut sein. Auch ihre Dislozierung scheint dieser Mutmaßung recht zu geben: der größte Teil der in Dienst befindlichen Boote dieser Klasse gehört zur China-Station.

Ein ähnlicher Typ sind die in Bau befindlichen U-Boote der Triton-Klasse. Es sind Boote von 1095 t; sie sind also 400 t kleiner als die oben genannten 18 U-Boote älteren Typs. Die englische Bezeichnung für die neuen Boote ist „Patrol-Type". Für die Verkleinerung der Tonnage mögen heimatnähere Verwendung und damit geringere Forderung nach Seeausdauer die Gründe gewesen sein. Dieses kommt ja auch in der verkürzten Benennung,

Digitized by Google

verglichen mit den Booten des „Overseas-Patrolling-Typ", zum Ausdruck. Die Armierung dieses neuen Typs wird aus sechs Torpedorohren und einem 10,2-cm-Geschütz bestehen.

2. In den Booten „Clyde", „Severn" und „Thames" besitzt England drei U-Boote von etwa 1850 t, die die beachtliche Geschwindigkeit von 22,5 sm laufen sollen. Soweit bekannt, ist diese Geschwindigkeit bisher von keinem U-Boot einer anderen Seemacht erreicht. Die U-Boote haben außerdem eine sehr große Seeausdauer, ihre Fahrstrecke ist mit 20000 sm angegeben, ihr Brennstoffvorrat soll etwa 220 t betragen. Diese U-Boote werden sich infolgedessen ausgezeichnet zu jeder Fernverwendung eignen. Ihre hohe Geschwindigkeit läßt aber auch darauf schließen, daß sie zum Zweck der Zusammenarbeit mit Überwasserstreitkräften gebaut sind. Auch ihre Dislozierung macht diese Vermutung wahrscheinlich: sie gehören zur Mittelmeerflotte. Ihre Armierung besteht trotz ihrer Größe auch nur aus sechs Torpedorohren mit einem 10,2-cm-Geschütz; ein Zeichen, daß ein großer Teil ihrer Tonnage für die Erhöhung der Bootsgeschwindigkeit verbraucht ist. Die Maschinenleistung der Boote ist mit 10000 PS, verglichen mit 4400 PS der Rainbow-Klasse, angegeben.

Diese Boote stellen zweifelsohne eine Spitzenleistung dar. Es liegt andrerseits jedoch auf der Hand, daß sie wegen ihrer Größe in ihrer Eignung als Torpedoangriffsboot eingeschränkt sind.

3. Eine weitere Klasse der großen englischen U-Boote sind die Minenunterseeboote (Minelaying Submarine). Hiervon hat England vier in Dienst, es sind dies das U-Boot „Porpoise" und die drei U-Boote der Narwhal-Klasse. Von letzterer befinden sich außerdem zwei in Bau. Es sind große Minenleger von 1520 t, sie sind infolgedessen in der Lage, die erhebliche Anzahl von 120 Minen mitzuführen. Die Minen befinden sich im Aufbaudeck. Außerdem haben die Boote noch eine Armierung von sechs Torpedorohren und einem 10,2-cm-Geschütz.

Die Zahl der englischen U-Boote ist, verglichen mit der Größe der Kriegsmarine Englands, nicht sehr groß. Wir sahen, daß England nur wenig Torpedoangriffs-U-Boote besitzt, die ausgesprochen zu diesem Zweck gebaut sein mögen. Auch hat die englische Kriegsmarine z. B. keine Artillerie-U-Boote gebaut, die in einem Handelskrieg Verwendung finden könnten. Der Hauptteil der englischen U-Boote umfaßt den Patrolling-Typ. Diese Aufteilung der englischen U-Bootstonnage und ihre verhältnismäßig geringe Größe ist jedoch durchaus aus der seestrategischen Lage Englands zu erklären: der Schutz der weiten Seeverbindungen des englischen Weltreichs erfolgt zweckmäßiger durch schnelle Überwasserstreitkräfte.

Digitized by Google

Das U-Boot dient ausgesprochen offensiven, nicht defensiven Zwecken. Aber auch die offensive Seekriegführung, wie die Unterbindung der feindlichen Seewege, erfolgt durch eine Seemacht ersten Ranges wie England besser durch die große und übermächtige Zahl ihrer Überwasserstreitkräfte.

Frankreich

Wir wissen, daß die U-Bootsentwicklung der französischen Marine sehr viel zu verdanken hat. Am Ende des 19. Jahrhunderts bestand im französischen Seeoffizierkorps eine Richtung, die sogenannte „Jeune école", die von dem U-Boot eine vollkommene Revolution im Kriegsschiffbau und in der Seekriegführung erwartete. Der Führer dieser Schule war der Admiral Aube. Er sah in dem U-Boot das Kriegsmittel, das allein durch die Vernichtung des feindlichen Handels den Seekrieg bestreiten und infolgedessen die völlige Abschaffung der Großkampfschiffe bringen würde. Wenn auch letzteres sich nicht erfüllt hat, so waren doch, wie der Weltkrieg zeigte, der Wert und die Geeignetheit des U-Boots für den Handelskrieg frühzeitig von der „jeune école" erkannt.

Frankreich hat daher von jeher dem Bau von U-Booten sehr viel Bedeutung beigemessen. Es hat dies getan trotz des gleichzeitigen Ausbaus einer großen Flotte von Schlachtschiffen, Kreuzern, Torpedokreuzern und Zerstörern. Ebenso wie der Bau dieser Überwasserkriegsschiffe ist auch der U-Bootsbau der französischen Marine nach einem sehr klaren Plan erfolgt.

Frankreich besitzt:

1. 39 große U-Boote (sous-marins de première classe); 2 große U-Boote sind in Bau.
2. 31 kleine U-Boote (sous-marins de deuxième classe); 7 kleine U-Boote sind in Bau.
3. 6 Minen-U-Boote (sous-marins mineurs); 1 Minen-U-Boot ist in Bau.
4. Den Unterseekreuzer „Surcouf".

Fangen wir mit letzterem an. Der „Surcouf" ist das größte U-Boot der Welt. Es hat eine Wasserverdrängung von 2880 t und eine Geschwindigkeit von 18 sm. Der Unterseekreuzer ist leicht gepanzert und mit zwei 20,3-cm-Geschützen und einer Torpedoarmierung von 10 Torpedorohren bewaffnet. Dieses große Schiff ist eigentlich kein Unterseeboot mehr. Es ist ein Kreuzer, der in der Lage ist, sich einem überlegenen Gegner nicht durch hohe Maschinenkraft und Weglaufen über Wasser, sondern durch Tauchen zu entziehen. Diese Ausweichmöglichkeit nach unten, das Tauch-

Digitized by Google

manöver, bedarf allerdings einer erheblichen Zeit: die Tauchzeit des „Surcouf" soll zwei Minuten betragen. Wir wissen, daß sie bei einem normalen U-Boot dagegen nur nach Sekunden rechnet.

Welche Gründe für den Bau des „Surcouf" maßgebend gewesen sind, ist nicht ganz ersichtlich. Prestigegründe mögen hierbei eine Rolle gespielt haben. Denn in derselben Nachkriegszeit hatte England den Unterseekreuzer „X1" gebaut, der auch die Größe eines kleineren Überwasserkreuzers besaß. Der „X1" hat sich anscheinend jedoch überhaupt nicht bewährt, denn er ist bereits wieder aus der Liste der englischen Kriegsschiffe gestrichen.

Die Bewährung des „Surcouf" mag günstiger gewesen sein, denn er befindet sich seit seinem Bau ununterbrochen in Dienst. Für eine Verwendung zum Unterwasserangriff ist er zweifellos im allgemeinen nicht geeignet. Fraglos verfügt er über eine große Seeausdauer und könnte in den fernsten Meeren eingesetzt werden. Seine Artillerie macht ihn zur Handelskriegführung auch gegen besser armierte Handelsschiffe oder Dampfer mit schwacher Kriegsschiffsicherung fähig.

Fraglos würde der Feind daher gezwungen sein, bei der Anwesenheit eines solchen Unterseekreuzers seinen Handel weitgehend zu schützen. Infolge der starken Artilleriearmierung des Unterseekreuzers würden für diesen Schutz jedoch größere und besser bestückte Kriegsschiffe einzusetzen sein, als es bei der üblichen Sicherung von Handelsdampfern durch Hilfskreuzer und Torpedobootszerstörer der Fall ist.

Die französischen U-Boote der ersten Klasse sind in ihrer Größe verschieden, die Tonnage liegt zwischen 1379 und 974 t. Sie haben alle eine starke Torpedoarmierung und ein 10-cm-Geschütz; hohe Geschwindigkeit, 16—20 sm, und eine große Seeausdauer zeichnen sie aus. Auch diese Boote sind keine typischen Torpedoträger mehr. Ihre Größe macht sie jedoch zur F e r n verwendung in allen außerheimischen Gewässern geeignet.

In den Booten der zweiten Klasse besitzt die französische Marine jedoch eine große Zahl von U-Booten, die zweifelsohne als vorzügliche Torpedoträger geeignet sind. Daß die französische Marine die hohen militärischen Eigenschaften eines kleinen und handlichen U-Boots zu schätzen weiß, geht auch schon aus dem Neubauprogramm der französischen U-Bootstonnage hervor, in dem kein Unterseekreuzer, zwei große Unterseeboote, jedoch sieben U-Boote der zweiten Klasse vorgesehen sind.

Alle U-Boote der zweiten Klasse sind mit einer sehr starken Torpedoarmierung bewaffnet, die zwischen sieben und neun Torpedorohren beträgt.

Digitized by Google

Die Boote haben eine Geschwindigkeit von etwa 17 sm. Sicherlich sind auch Seefähigkeit und Seeausdauer dieser Boote so groß, daß ihrer Fernverwendung im freien Seeraum nichts entgegenstehen wird. Letzteres mag auch aus der Zuteilung, ebenfalls von U-Booten der zweiten Klasse, zu dem französischen Atlantik-Geschwader hervorgehen.

Auch die Minenunterseeboote der französischen Marine übersteigen in ihrer Größe nicht 700 t. Wenn sie infolgedessen nur die beschränkte Anzahl von 32 Minen mitführen können, so sind sie durch ihre geringe Größe und entsprechende Handlichkeit zweifelsohne geeignet, diese Minen in die Küstennähe des Gegners heranzutragen, in Seegebiete, die für Überwasserminenschiffe unerreichbar sind. Die französische Marine hat also bei dem Bau ihrer Minen-U-Boote den Gesichtspunkt gewahrt, sie ihrem Wesen entsprechend, unter weitestgehender Ausnutzung ihrer Unsichtbarkeit, einsetzen zu können. Sie hat daher auf den Bau großer Minen-U-Boote mit einer zwar größeren, aber für Minenunternehmungen in freierem Wasser doch nicht ausreichenden Zahl von Minen verzichtet, und dafür lieber sich die Möglichkeit erhalten, auf kleinen U-Booten zwar wenige Minen mitführen, diese aber unmittelbar vor die Tore des Gegners herantragen zu können.

Das Interesse der französischen Marine am U-Bootsbau und die Bestrebungen der „Jeune école" am Ende des letzten Jahrhunderts waren zweifelsohne durch die damalige Rivalität Frankreichs gegen die überlegene erste Seemacht England mit bestimmt. Durch die jetzige politische Freundschaft Frankreichs mit England hat sich die seestrategische Lage Frankreichs gegen früher grundlegend geändert. Es wird daher interessant sein, zu sehen, ob Frankreich in den kommenden Jahren bei dem starken Ausbau seiner U-Bootswaffe bleiben, oder ob eine allmähliche Änderung der Bewertung der U-Bootswaffe bei der französischen Marine einsetzen wird.

Italien

Der besondere Stolz der italienischen Kriegsmarine und Italiens ist die starke U-Bootswaffe. Dies zeigte sich deutlich bei dem Besuch unseres Führers in Italien im Mai 1938. Bei den Flottenvorführungen erweckten die italienischen U-Boote besonderes Interesse. Der Duce zollte seinen U-Bootsmännern öffentliche und sehr große Anerkennung.

Die Einteilung der italienischen U-Bootswaffe ist klar:

1. Italien besitzt acht große U-Boote von etwa 1350 t. Ihre Größe und Seeausdauer lassen erkennen, daß ihre Verwendung in außerheimischen

Digitized by Google

Gewässern und wohl auch außerhalb des Mittelmeers gedacht ist. Auch die italienische Bezeichnung dieser großen U-Boote gibt für die genannte Verwendung einen Hinweis, sie heißen: Sommergibili di grande crociera. Die U-Boote haben eine starke Torpedoarmierung von sechs bis acht Torpedorohren und sind mit einem oder zwei 12-cm-Geschützen ausgerüstet.

2. Italien besitzt 25 mittlere U-Boote, deren Größe sich zwischen 779 und 941 t bewegt. Von diesen U-Booten sind zwölf weitere in Bau. Die italienische Bezeichnung ist: Sommergibili di media crociera. Wenn auch hierin, verglichen mit der Bezeichnung der großen U-Boote, eine gewisse Einschränkung liegt, so wird die Verwendung dieser Boote, hinsichtlich ihrer Seeausdauer, sicherlich aber auch noch außerhalb des Mittelmeers, etwa im Atlantischen oder Indischen Ozean, möglich sein.

Auch diese U-Boote haben wieder eine verhältnismäßig sehr starke Armierung von meistens 8 Torpedorohren.

3. Es sind weiter 46 sogenannte Küsten-U-Boote zu nennen. Ihre Tonnage liegt zwischen 336 und 664 t. 7 weitere U-Boote dieser Art sind in Bau. Die Bezeichnung Küsten-U-Boote wird jedoch in keiner Weise bedeuten, daß ihre Verwendung nur in der Nähe der italienischen Küste möglich ist. Auch diese U-Bootsklasse wird durchaus fähig sein, ihre Angriffswaffe in alle Teile des Mittelmeers hinzutragen. Diese Boote sind ausgesprochene Torpedoträger. Sie sind trotz ihrer geringen Größe mit 6 Torpedorohren armiert.

4. Geringer ist die Zahl der italienischen Minen-U-Boote: 7 „Sommergibili posamine" sind in Dienst, ein Minen-U-Boot ist in Bau. Diese Minen-U-Boote können zwischen 18 und 40 Minen mitnehmen; außerdem besitzen sie noch eine zusätzliche Torpedoarmierung.

Wir sehen, daß Italien eine sehr starke U-Bootswaffe besitzt. Die Bedeutung, die die italienische Staatsführung der U-Bootswaffe beimißt, ist durchaus erklärlich: die geographischen Verhältnisse des Mittelmeers, in deren Engen und Defilees der Schiffsverkehr zwangsläufig gebündelt wird, bieten für Unterseeboote ein sehr günstiges Betätigungsfeld. Die italienische U-Bootswaffe wird daher in einem Kriege ein sehr ernst zu nehmender Machtfaktor sein.

Sowjet-Union

Die Sowjet-Union hat in den letzten Jahren eine sehr starke Unterseebootsflotte gebaut. Sie verfügt in allen ihren Meerestellen, in der Ostsee und im Nördlichen Eismeer, im Schwarzen Meer und im Fernen Osten, über

Digitized by Google

eine große Zahl von U-Booten. Zahlreiche weitere U-Boote befinden sich in Bau. Die Größe der U-Boote ist sehr verschieden, sie schwankt zwischen 200 und 1400 t. Entsprechend unterschiedlich wird wohl auch der Verwendungszweck gedacht sein. Es ist anzunehmen, daß sie neben dem Küstenschutz auch Fernverwendungszwecken dienen sollen.

Der intensive russische U-Bootsbau verdient die größte Beachtung. Rußland ist durch kein quantitatives Flottenabkommen, wie die übrigen Großmächte, gebunden und nutzt, wie man sieht, diese Freiheit in größter und bedrohlicher Weise aus.

Vereinigte Staaten und Japan

Beide Nationen sind in ihrer seestrategischen Lage auf U-Boote mit großen Reichweiten angewiesen. Der Schwerpunkt ihres U-Bootsbaus liegt daher auf großen U-Booten mit großer Seeausdauer. Die Vereinigten Staaten besitzen daher 6 Unterseekreuzer von über 2000 t und 51 große Unterseeboote gegenüber von nur 27 kleinen U-Booten. Auch die Neubauten der Vereinigten Staaten zeigen diese Tendenz: es befinden sich überhaupt keine kleinen U-Boote in Bau, dagegen sind 16 große U-Boote auf Stapel gelegt.

Auch Japan besitzt 7 Unterseekreuzer von etwa je 2000 t und 29 U-Boote von über 1000 t. Auch ihre Unterseeboote 2. Klasse sind in ihrer Mehrzahl etwa 900 t groß, also immerhin schon von erheblicher Größe mit sicherlich gutem Aktionsradius.

Deutschland

Die Stärke der deutschen U-Bootswaffe ist im Londoner Abkommen vom Jahre 1934 festgelegt. Die für den U-Bootsbau geltenden Vertragspunkte lauten:

„Hinsichtlich der Unterseeboote hat das Deutsche Reich jedoch das Recht, eine der gesamten Unterseebootstonnage der Mitglieder des britischen Commonwealth gleiche Unterseebootstonnage zu besitzen, ohne jedoch das Stärkeverhältnis 35:100 hinsichtlich der Gesamttonnage zu überschreiten. Die Regierung des Deutschen Reiches verpflichtet sich indessen, außer den im folgenden Satz angegebenen Umständen, mit ihrer Unterseebootstonnage über 45 v. H. der gesamten Unterseebootstonnage der Mitglieder des britischen Commonwealth nicht hinauszugehen. Sollte eine Lage entstehen, die es nach Ansicht der Regierung des Deutschen Reiches notwendig macht, von ihrem Anspruch auf einen über die vorgenannten 45 v. H.

Digitized by Google

hinausgehenden Prozentsatz Gebrauch zu machen, so behält sich die Regierung des Deutschen Reiches das Recht vor, der Regierung Seiner Majestät im Vereinigten Königreich davon Mitteilung zu machen und ist damit einverstanden, die Angelegenheit zum Gegenstand freundschaftlicher Erörterungen zu machen, bevor sie dieses Recht ausübt."

Entsprechend der genannten 45 % der englischen U-Bootstonnage hat Deutschland z. Z. in Dienst bzw. in Bau:

32 U-Boote von 250 t,
10 U-Boote von 500 t,
11 U-Boote von 517 t,
2 U-Boote von 712 t,
13 U-Boote von 740 t.

Von diesen U-Booten befindet sich eine kleine Zahl bei der Unterseebootsschule und dient dort Ausbildungszwecken für später für Front-U-Boote vorgesehene Offiziere und Mannschaften.

Der Hauptteil der Unterseeboote gehört zum Befehlsbereich des Flottenchefs. Es ist dies die Frontubootswaffe. Sie untersteht einem Führer der Unterseeboote. Die U-Boote sind in Flottillen unter Führung von Flottillenchefs zusammengefaßt. Die Flottillen tragen die Namen bewährter, im Weltkrieg gefallener U-Bootskommandanten. Bisher sind folgende Flottillen gebildet:

U-Flottille Weddigen,
U-Flottille Saltzwedel,
U-Flottille Lohs,
U-Flottille Wegener,
U-Flottille Hundius,
U-Flottille Emsmann.

Die Standorte der Flottillen sind Kiel und Wilhelmshaven. Zu jeder Flottille gehört ein Begleitschiff, das bei den Übungen als Ziel für die U-Boote dient, diese gleichzeitig versorgen kann und Wohngelegenheit für die U-Bootsbesatzung enthält.

Die kleineren Typen der deutschen Unterseeboote sind als Einhüllenboote gebaut. Alle Boote sind ausgesprochen als Torpedoträger konstruiert. Der Schwerpunkt der Armierung liegt bei ihnen in der Bugtorpedoarmierung. Die mittleren und großen Boote sind außerdem mit einem bzw. zwei Heckrohren ausgerüstet.

Ihrem Verwendungszweck entsprechend haben alle U-Boote ausgezeichnete Tiefensteuereigenschaften und sind sehr manövrierfähig. Es ist jedoch

Digitized by Google

auch möglich gewesen, durch sehr geschickte und durchdachte Raumausnutzung, ihnen trotz ihrer geringen Größe sehr viel Brennstoff mitzugeben. Die deutschen U-Boote haben daher einen sehr großen Aktionsradius. Selbst die kleinsten Typen können wochenlang in See bleiben. Alle sind daher für Fernverwendung durchaus geeignet. Sie haben in langen Fahrten ihre ausgezeichnete Seefähigkeit und maschinelle Zuverlässigkeit bewiesen.

Die kleinen Boote laufen über Wasser 13 sm, die mittleren bzw. großen U-Boote 16,5 bzw. 18 sm.

Es ist stets sehr erfreulich, wenn der Soldat und Seemann, der auf den Kriegsschiffen fährt und sie als Kampfinstrumente handhabt, mit ihren Erbauern, den Schiff- und Maschinenbaukonstrukteuren, zufrieden ist. Bei den deutschen U-Booten ist dies jedenfalls uneingeschränkt der Fall. Ein solches Vertrauen des Soldaten zu seiner Waffe ist von unschätzbarem psychologischem Wert.

7. Kapitel

Die U-Bootsabwehr

Aus den vorstehenden Kapiteln wird ersichtlich geworden sein, welch starker Feind des Überwasserschiffes das Unterseeboot ist. Es liegt nun auf der Hand, daß sich eine solche Gegnerschaft das Überwasserschiff nicht ohne weiteres gefallen läßt. Jede Waffe erzeugt ihre Gegenwaffe. Auch das Überwasserschiff sucht daher mit allen Mitteln, dem U-Boot das Leben schwer zu machen, den U-Bootsangriff möglichst zu verhindern, das U-Boot möglichst zu vernichten.

Damit sich das Bild über die Verwendungsverhältnisse des U-Boots abrundet, ist daher auch ein Wort über die U-Bootsabwehr erforderlich.

Zu Beginn des Weltkrieges war das U-Boot die neue Waffe, der die Überwasserschiffe nahezu hilflos gegenüberstanden. Einem getauchten U-Boot war von einem Überwasserschiff nicht beizukommen, es sei denn, daß der verzweifelte Versuch gemacht wurde, ihm den eigenen Schiffsanker auf den „Kopf" zu werfen. Für die Aussichten der U-Bootswaffe lagen daher nie wiederkehrende günstige Verhältnisse vor. Erst in den ersten Jahren des Weltkrieges konnte sich eine U-Bootsabwehr allmählich entwickeln. Sie bezog sich auf ein taktisches und ein organisatorisches Gebiet und auf materielle Schutz- und Angriffsmittel. Die taktische und organisatorische Abwehr bestand in:

Digitized by Google

hoher Fahrt und Zickzackkursen der Schiffe,
Schutz der Schiffe durch Sicherungsfahrzeuge,
Zusammenfassung des Handels in gesicherten Geleitzügen,
Überwachung bestimmter Seegebiete und Seewege durch Kriegsschiffe und Luftstreitkräfte.

Materiell waren die wesentlichen Abwehrmittel folgende:
die Wasserbombe,
die Mine,
das Netz,
die U-Bootsfalle.

Von ihnen hat die größte Bedeutung die Wasserbombe gehabt. Sie ist ein großer Sprengkörper, der je nach seiner Einstellung in beliebiger Tiefe unter Wasser zur Explosion gebracht werden konnte. Erfolgte diese in der Nähe eines Unterseebootes, so war sie von vernichtender Wirkung. Der Druckkörper des U-Boots zerbrach oder wurde leckgeschlagen, Wassereinbruch in das Boot erfolgte, das U-Boot sank mit seiner Besatzung auf den Grund des Meeres. Andrerseits lag die Schwierigkeit der Anwendung der Wasserbombe darin, sie auch in wirkungsvolle Nähe eines getauchten Unterseebootes hinzubekommen. Denn auch wenn ein Unterseeboot oder sein Sehrohr von einem Überwasserschiff auf eine gewisse Entfernung gesichtet wurde, so war es schwierig, diese Position nach dem Wegtauchen des Bootes genau im Auge zu behalten, und nach dem Herankommen noch mit einiger Sicherheit angeben zu können, wo das U-Boot sich nun unter Wasser befindet. Es trat daher bei den Überwasserschiffen der Wunsch auf, das unsichtbare, getauchte U-Boot durch andere Mittel feststellen zu können. Diese Forderung führte zur Entwicklung von Horchgeräten, mit denen versucht wurde, das U-Boot zu hören und hierauf dann den Wasserbombenangriff aufzubauen. Aber auch die Anwendung der Horchgeräte war nicht einfach, da sich das U-Boot ihr durch lautlose Fahrt möglichst zu entziehen suchte und andrerseits eigene Geräusche der horchenden Fahrzeuge den Empfang der U-Bootsgeräusche beeinträchtigten.

Mine und Netz waren defensive, stationäre Abwehrmittel. Die Mine wirkte gegen das U-Boot vernichtend, wenn dieses auf sie auflief. Sie machte jedoch, um einigermaßen Aussicht auf Erfolg zu haben, einen Masseneinsatz von Minen erforderlich. Wir wissen bereits aus den Angaben des Lord Jellicoe, daß England Zehntausende von Minen aufwendete, um die deutschen U-Boote auf ihren Auslauf- und Anmarschwegen bekämpfen zu können.

Digitized by Google

Ein U-Boot, das in ein Stahlnetz geriet, hatte es schwer, sich wieder aus diesem zu befreien. Es stand schlecht für das U-Boot, wenn diese Netze bewacht waren und das U-Boot es dann bei seinem notwendigen Auftauchen mit dem sofortigen Angriff dieser Bewacher zu tun hatte.

Die moderne U-Bootsabwehr hat sich in diesen genannten Bahnen der Abwehr des Weltkrieges weiter entwickelt. Es ist besonders versucht worden, durch Verbesserung der Horchgeräte und Entwicklung anderer Ortungsanlagen dem U-Boot seine Hauptstärke, die Unsichtbarkeit, zu nehmen, indem man es auf anderem, auf akustischem Wege feststellt.

Es ist jedoch selbstverständlich, daß auch das U-Boot dieser Entwicklung der Abwehr nicht tatenlos zusieht. Auch die U-Bootsentwicklung versucht wieder, diese Abwehr durch Gegenmittel in ihrer Wirkung einzuschränken oder gar aufzuheben.

Wie immer bei diesem Wechselspiel zwischen Waffe und Gegenwaffe wird erst die Wirklichkeit des Krieges den Beweis erbringen können, welche von beiden die Oberhand hat, der anderen überlegen ist. Der U-Bootsmann ist überzeugt, daß das Überwasserschiff nach wie vor allen Grund hat, das U-Boot für einen gefährlichen Gegner zu halten.

Schlußwort

Die vorstehenden Darlegungen sollen dem Verständnis für die U-Bootswaffe in weiteren Kreisen, auch im Binnenlande und bei Nichtfachleuten, dienen. Es ist zu hoffen, daß sie zu der Erkenntnis beigetragen haben, daß die U-Bootswaffe eine Sonderwaffe ist, die ein technisch hoch entwickeltes Bootsmaterial erfordert; daß diese vor allen Dingen aber einsatzbereite, zähe Besatzungen braucht, von bester Ausbildung und hohem Können. Der U-Bootsmann liebt seine Waffe. Sie hat ihren kühnen Geist im Weltkrieg bewiesen, und auch die heutige U-Bootswaffe pflegt dieses mutige Wollen nach bestem Streben.

Wenn das vorstehende Heft zum Verständnis für diesen Geist, zur Kenntnis von Material und Mann der U-Bootswaffe beigetragen und Freunde für sie erworben hat, so hat es seinen Zweck erfüllt.

Digitized by Google

Vom Küstenbrander zum Hochsee-U-Boot

Von Otto Groehler. 44 Seiten mit 10 Abbild. auf Tafeln. 1.50 RM.

Der Verfasser schildert anschaulich die Entwicklung des tauchbaren Wasserfahrzeuges in Form einer wechselsprächigen Unterhaltung; beigegeben sind dem Buche erklärende Querschnittzeichnungen nach zeitgenössischen Abbildungen. — Der unter Heranziehung des vielseitigsten Quellenmaterials gereifte Inhalt des Zwiegesprächs vermittelt nicht nur die Entwicklungsgeschichte dieser neueren Waffe, sondern gibt auch Kenntnis mancher weniger geläufigen Einzelheiten, wie u. a. in seltener Vollständigkeit die Namen der submarinen Konstrukteure.

Das Unterseeboot

Seine Bedeutung als Teil einer Flotte, seine Stellung im Völkerrecht, seine Kriegsverwendung und seine Zukunft. Von Admiral z. V. Bauer, vor dem Kriege Chef der I. Unterseebootsflottille, im Kriege Führer der Unterseeboote bis Sommer 1917. Mit einem Bildnis des Großadmirals v. Tirpitz. 1931. XI, 140 Seiten. 6,— RM, gebunden 7,20 RM.

Keiner, der sich für die Fragen des Seekrieges interessiert, insbesondere kein Seeoffizier, aber auch kein Politiker wird diese knapp und eindringlich geschriebene Monographie des U-Bootes ohne reichste Belehrung über den augenblicklichen Stand der ganzen Frage und ohne vielfache Anregungen über die Zukunftsentwicklung der Waffe aus der Hand legen.

Vizeadmiral a. D. A. Meurer

U-Boote Westwärts!

Meine Fahrten um England 1914—1918. Von Ernst Hashagen. Neue Ausgabe. 51.—57. Tausend. Mit 22 Abbildungen, 2 Karten und 7 Zeichnungen des Verfassers. 1941. XV, 143 Seiten. Kartoniert 3,— RM, in Ganzleinen 4,— RM.

Wer Salzluft atmen, wer Seebrise spüren und wer Mannesmut in großen Abenteuern auf der See erleben will, der nehme Hashagens Buch zur Hand. Es ist das beste, was bisher über diese Dinge geschrieben worden ist. Admiral Groos

Europas Schicksalsfront Atlantik

Vom Völkerringen zur See in fünf Jahrhunderten.

Von A. v. Borries. Mit 8 Skizzen und 8 Bildern im Text 1,80 RM.

Der Verfasser setzt sich in der schön bebilderten Schrift das Ziel, die Rolle der Seefahrt für das Schicksal Deutschlands und Europas neu zu erwecken, sowie die Geschichtsbetrachtung, die bisher vornehmlich rein kontinental eingestellt war, auf die Bedeutung der See hinzulenken.

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN SW 68

Digitized by Google

Der Krieg zur See 1914—1918

Herausgegeben von der Kriegswissenschaftlichen Abteilung (zugleich Forschungsanstalt) der Marine. Verantwortliche Leiter der Bearbeitung: Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. Eberhard v. Mantey und Vizeadmiral Kurt Aßmann.

Das geschichtlich und politisch bedeutende Unternehmen wendet sich an das deutsche Volk. Für den Aufbau des Gesamtwerkes, dessen textlicher Inhalt durch ein reiches und vorzügliches Kartenmaterial ergänzt wird, ist die Einteilung nach Kriegsschauplätzen gewählt worden.

Der Handelskrieg mit U-Booten

Bearbeitet von Konteradmiral a. D. Spindler.

I. Vorgeschichte. Mit 34 Anlagen, 6 Textskizzen und 2 Tabellen. 1932. XII, 271 Seiten. 8,75 RM, Ganzleinen 12,25 RM, Halbleder 15,— RM.

II. Das Kriegsjahr 1915. Mit zahlreichen Karten und Skizzen. 1933. XII, 300 Seiten. 12,— RM, Ganzleinen 16,25 RM, Halbleder 19,— RM.

III. Oktober 1915 bis Januar 1917. Mit 16 Karten und 12 Skizzen. 1934. XII, 400 Seiten. 12,— RM, Ganzleinen 16,25 RM, Halbleder 19,— RM.

IV. In Vorbereitung.

Ferner liegen vor:

Der Krieg in der Nordsee. 6 Bände. — Der Krieg in der Ostsee. 2 Bände. — Der Krieg in den türkischen Gewässern. 2 Bände. — Die Überwasserstreitkräfte und ihre Technik. 1 Band. — Die Kämpfe der Kaiserlichen Marine in den deutschen Kolonien. 2 Teile. — Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern. 3 Bände.

*

„Z 13" von Kiel bis Narvik

Kriegserleben einer Zerstörerbesatzung. Von Kapitänleutnant (Ing.) August Wilhelm Heye. Mit 85 Lichtbildern, 13 Textzeichnungen von Leutnant zur See Gerd Albers und 4 Karten. 1942. 101.—150. Tausend. VIII, 243 Seiten. Gebunden 4,80 RM.

Unbekanntes Dunkel wird durch dieses Buch über die Norwegenkämpfe aufgehellt, das die Zerstörerbesatzung des „Erich Koellner" in ihrem Mittelpunkt sieht. Ein Heldenlied zieht an uns vorüber, mit manch scherzender Strophe, aber dennoch beseelt von unendlicher Freude über heldisches deutsches Mannes- und Soldatentum.

Nordische Rundschau

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN SW68

Digitized by Google

Der Freiheitskampf zur See 1939—40

Von Konteradmiral a. D. Carl Tägert. Mit 6 Kartenskizzen. 1940. 124 Seiten. Kartoniert 1,80 RM.

In knapper und übersichtlicher Form schildert hier ein bekannter Fachmann den heldischen Kampf der deutschen Kriegsmarine vom September 1939 bis Dezember 1940. **Wehrfront**

Die deutsche Kriegsflotte

Entwicklung und Gegenwart. Herausgegeben vom Reichsbund Deutscher Seegeltung. Bearbeitet von Adalbert von Goerne unter Mitwirkung von J. Traxdörf. Mit 56 Zeichnungen und 38 Photos auf Tafeln. 1940. VIII, 64 Seiten. Kartoniert 2,— RM.

Das inhaltsreiche kleine Handbuch gibt ein Bild von der Entwicklung der deutschen Kriegsflotte und vor allem von ihrem jetzigen Stand sowie ihren Taten im gegenwärtigen Krieg. Besonders begrüßt werden wird die durch zahlreiche Abbildungen ergänzte Liste der deutschen Kriegsschiffe, die zu jeder Einheit nähere Angaben über Geschwindigkeit, Bestückung, Baujahr und Bauwerft enthält. **Deutsche Wirtschaftszeitung**

Die britische Kriegsflotte

Eine Betrachtung über ihre Kampfkraft und ihren Einsatz. Von Dipl.-Ing. Gerhard Höflich. Mit 40 Zeichn. im Text und 39 Bildern auf Tafeln. 1941. 96 Seiten. Kartoniert 2,50 RM.

Macht und Größe der englischen Flotte, ihre Begrenzungen und Unzulänglichkeiten, ihre Aufgaben, sowie ihre Verteilung und ihre Stützpunkte, zeigt der Verfasser in seinem Buche klar und leichtverständlich. Alle ihre Einheiten werden in ihren Entwicklungen und im Zusammenhang mit anderen Seestreitkräften gewertet; die beigefügten Schiffsskizzen vermitteln ihrer Genauigkeit und übersichtlichen Darstellung wegen eine gute Anschauung.

Die Minensuchwaffe im Kampf gegen Polen 1939

Von Kapitän z. S. und Kommodore Friedrich Ruge. Mit einer Einführung von Admiral z. V. Hansen. Mit 18 Abbildungen auf Tafeln, 12 Skizzen im Text und einer Übersichtsskizze. 1941. 32 Seiten. 1,20 RM.

Die Minensuchwaffe ist bisher in der Öffentlichkeit wenig gewürdigt worden, und doch ist ein Seekrieg unserer Tage ohne sie gar nicht mehr möglich. Dieses Versäumnis, besseres Verständnis zu wecken, holt diese reich bebilderte Schrift nach; anschließend behandelt sie in militärisch-schlichter, eindringlicher Form den Kampf gegen Polen zur See, der auch für diese Waffe ein besonderes Ruhmesblatt bedeutet.

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN SW 68

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

BOUN
UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 06385 2332
OCT 4 1948
UNIV. OF MICH.
LIBRARY

Digitized by Google

Digitized by Google